SILURATE!

incomincia a distinguere sul mare verso le 11 e mezzo: un
olino nero per chi ha buoni occhi; alle 12 lo si vede pipare
un vecchio lupo di mare assonnacchiato, all'una meno un
o è a Santo Stefano. A Ventotene i confinati, finito l'appello,
ssa si precipitano al porto.
rto Jacometti, confinato a Ventotene)

nmo il siluro staccarsi dall'aereo, entrare nell'acqua e com-
lemmo che era passato accanto alla nave tedesca senza averla
ta. Il pilota inglese, avendo un secondo siluro, iniziò la ripe-
ne della manovra. Ma nel frattempo da dietro lo stesso pro-
orio dal quale era venuto poco prima il caccia spuntò il "Santa
".
ero Spinelli, confinato a Ventotene)

erei si allontanano, il mare si richiude sul battello e riappare,
o e azzurrissimo. Il nostro piroscafo, spaccato in due, è spari-
L'unico filo che ci legava al continente e al nostro mondo di
i e ansietà s'era spezzato.
illa Ravera, confinata a Ventotene)

o consegnato ad un soldato varie lettere politiche per Pertini
ntotene e per i miei amici di Roma. Nel pomeriggio avevo ap-
che il piroscafo cha fa il servizio fra Ponza e Gaeta era stato
ato nei pressi di Ventotene e che l'equipaggio ed i passeggeri
o periti a eccezione del mio soldato - raccolto ferito - e di due
nai. Di lì a supporre che indosso al soldato fossero state trovate
e lettere e che io potessi essere arrestato non c'era che un passo.
ro Nenni, confinato a Ponza)

Inquadra qui per scaricare il documentario
sull'affondamento del Santa Lucia

ISBN 979-12-80184-53-5
9 791280 184535

14,00

SILURATE! 24 LUGLIO 1943 — LUCIANO ZANI — ALL AROUND

LUCIANO ZANI

SILURATE!

L'affondamento del postale Santa Lucia

INTRODUZIONE
Ammiraglio Giovanni Pettorino

ALL AROUND

STORIE DI MARE

Seconda guerra mondiale.
La nave postale Santa Lucia collega
a terraferma con le isole Pontine.
Partita da Ponza alle 8 del mattino
del 24 luglio 1943, è intercettata
alle 10 al largo di Ventotene da una
squadriglia di 8 aerei del 47°
stormo di aerosiluranti inglesi
partiti dalla base tunisina di
Protville. Due siluri sono sganciati
contro il piroscafo, uno lo colpisce
in pieno facendolo esplodere e
affondare in meno di un minuto:
65 morti, solo 5 superstiti, uno
dei quali, il comandante Cosimo
Simeone, morirà due giorni dopo.
Da Ventotene molti assistono alla
tragedia e alle operazioni di
soccorso ma nessuna notizia viene
data ai familiari delle vittime,
perché l'inchiesta della Capitaneria
di porto di Gaeta si perde nel caos
successivo al 25 luglio (caduta del
fascismo) e all'8 settembre
(armistizio). Il silenzio e la
mancanza dei corpi delle vittime
creano un mistero che produce
leggende. Perché fu attaccato
il Santa Lucia? Forse trasportava
un passeggero illustre, Benito
Mussolini? O qualche confinato
politico importante? O una
segnalazione partita dalle isole
del Golfo di Napoli aveva avvertito
gli inglesi? Oggi finalmente questo
libro ricostruisce la verità e i suoi
nessi con il contesto storico
di quei giorni.

MISTO
Carta da fonti gestite in maniera responsabile
FSC® C021939

Luciano Zani
SILURATE! 24 LUGLIO 1943

© 2021 by All Around srl
© 2021 by Comando generale Corpo Capitanerie di porto-Guardia Costiera

La collana "Storie di mare" è diretta da Cosimo Nicastro,
Capo Ufficio Comunicazione della Guardia Costiera

Prima edizione luglio 2021

Quest'opera è protetta dalla Legge sul diritto d'autore.
È vietata ogni duplicazione, anche parziale, non autorizzata.

redazione@edizioniallaround.it
www.edizioniallaround.it

LUCIANO ZANI

Silurate!
24 luglio1943

L'affondamento del postale Santa Lucia

COLLANA STORIE DI MARE

STORIE DI MARE

in collaborazione con il Comando Generale
del Corpo delle Capitanerie di porto-Guardia Costiera

INTRODUZIONE

Ammiraglio Giovanni PETTORINO

Ogni nave ha una sua storia da raccontare. Una storia che il mare ci consegna affinché noi possiamo custodirla e tramandarla, di generazione in generazione. Quella del piroscafo Santa Lucia, per quanto amara e dolorosa, è una storia piena di umanità, di poesia, di resistenza e di orgoglio di fronte alle avversità, che restituisce memoria ai valori e alle tradizioni di un popolo, quello delle isole ponziane, chiamato ogni giorno, tra gioie e rinunce, a confrontarsi con il mare.

Una storia vera, preziosa, che è entrata nella mia vita fin da subito e che mi ha accompagnato nel corso degli anni.

Io sono di origini ischitane. Sono nati a Ischia i miei genitori, i miei nonni, sia quelli paterni che materni; una famiglia che ha legato la sua esistenza al mare. In particolare, era unita al mare la vita di mio nonno, del quale oltre al cognome porto anche il nome.

Giovanni era un marittimo, una vita e una carriera dedicate alle navi e al loro compito principale, quello di mettere in collegamento cose e persone. E per queste persone, il Santa Lucia si faceva carico anche di un bagaglio di affetti, di speranze, di libertà, seppure appesantito e ostacolato, specialmente in quegli anni, dal fardello della guerra.

La sua casa affacciava sulla spiaggia di Ischia porto. Da bambino, accompagnato da mio padre, amavo fermarmi lì per ascoltare dalla voce di mio nonno i ricordi delle sue navigazioni, soprattutto quelli rivolti agli ultimi imbarchi, trascorsi a bordo della nave protagonista di questa storia.

Ricordo con precisione le sue parole quando descriveva i viaggi del Santa Lucia, che univano Ponza e Ventotene al-

la terraferma. Si poteva definire "il tram delle isole"; un mezzo di comunicazione e di trasporto importantissimo, anche se non viaggiava con la frequenza delle navi di oggi, fondamentale per i bisogni e le aspettative delle popolazioni locali.

Apprendevo anche del suo tragico affondamento, avvenuto il 24 luglio del 1943, in cui perirono oltre 60 persone, tra equipaggio e passeggeri. Lo stesso comandante morì, in ospedale, a seguito delle ferite riportate durante l'affondamento, causato dall'attacco di aerosiluranti inglesi decollati dalla Tunisia. Questo accadeva poco prima della riunione del Gran Consiglio del Fascismo, avvenuta la notte tra il 24 e il 25 luglio, e del successivo internamento a Ponza di Benito Mussolini. I due episodi si confusero tra loro a tal punto che la coincidenza alimentò, nell'immaginario delle popolazioni isolane e anche in mio nonno, la convinzione che gli inglesi attaccarono il Santa Lucia ritenendo che a bordo ci fosse proprio Mussolini.

Mio nonno ne faceva un racconto particolareggiato, appassionato, e io rimanevo incantato dalla sua storia, a tal punto da desiderare, nel mio futuro, di vivere il mare in maniera completa. Così più tardi, pur abitando a Roma, decisi di intraprendere la carriera marittima, iscrivendomi all'istituto Nautico, nella sessione Capitani.

La data del 24 luglio - che è anche la data del mio compleanno e che quest'anno coinciderà con il mio ultimo giorno di servizio nel Corpo - segna una storia che per molto tempo è rimasta ignorata.

Mirella Romano è la figlia di uno dei passeggeri scomparsi nell'affondamento del Santa Lucia, un finanziere che tornava dalla licenza. Appassionata cultrice della memoria di Ponza, con grande determinazione è riuscita a costituire un'associazione dei familiari delle vittime, allo scopo di tenere in vita questo ricordo, che viene commemorato ogni anno sull'isola.

Una ricorrenza che contribuisce a condividere tra i ponzesi l'importanza del Santa Lucia. Soprattutto se pensiamo

che quando venne a mancare il sostegno della nave, l'isola rimase per tanti mesi senza rifornimenti e alcuni abitanti morirono di stenti.

Nel 2008 l'ammiraglio Raimondo Pollastrini, allora Comandante generale del Corpo, che mi volle come suo assistente, diede impulso alla ricostruzione storica dell'evento e il sottotenente di vascello Giulio Cargnello si occupò di trovare, negli archivi del Comando generale, l'inchiesta sommaria sull'affondamento del Santa Lucia. Solo allora si poté stabilire, per la prima volta, l'elenco dettagliato delle vittime. Si arrivò anche a consultare gli archivi della RAF, per verificare l'ipotesi di un bombardamento pianificato. Probabilmente, come accadde pochi giorni prima con la distruzione del quartiere di San Lorenzo - importante scalo merci ferroviario di Roma - anche l'affondamento del Santa Lucia, intercettato dagli aerei inglesi davanti all'isola di Ventotene, faceva parte di quelle azioni di guerra mirate a fiaccare le residue resistenze dell'allora alleato dei nazisti. Sappiamo, infatti, che il piroscafo era stato militarizzato, con una verniciatura grigia simile a quella delle navi militari e un cannoncino a prua che, anche se non funzionante, era ben visibile a quelli che allora, per il nostro Paese, erano ancora nemici.

Le ricerche hanno iniziato così a mettere ordine in questo episodio della nostra storia, sulla quale mi auguro che il prezioso lavoro dell'autore di questo libro possa mettere un punto di chiarezza definitivo.

Di storie così il nostro Paese ne ha molte. Per questo motivo, sul solco di quanto fu avviato dall'ammiraglio Pollastrini durante il suo periodo di comando, dal 2007 al 2010, il Corpo ha intrapreso collaborazioni con l'Istituto Luce e il ministero per i Beni e le Attività Culturali per quanto attiene il patrimonio culturale immateriale. Per farci parte - come Corpo dello Stato che ha accompagnato tutti gli usi civili e produttivi del mare negli ultimi 155 anni - di quelle importantissime testimonianze storiche che fanno dell'Italia un Paese fortemente legato alle tradizioni culturali del

Mediterraneo e che oggi abbiamo il dovere di conoscere e di approfondire. Perché solo conoscendo e approfondendo quello che è stato il nostro passato, possiamo avere la consapevolezza del nostro presente e possiamo lavorare per proiettare l'Italia in un futuro dove il mare, che oltre a essere un meraviglioso elemento della natura è una forte risorsa economica, potrà costituire un elemento per lo sviluppo delle generazioni a venire.

Dopo tanta
nebbia
a una
a una
si svelano
le stelle

Respiro
il fresco
che mi lascia
il colore del cielo

Mi riconosco
immagine
passeggera

Presa in un giro
Immortale

GIUSEPPE UNGARETTI
Bosco di Courton, luglio 1918

PREMESSA

Questo è un libro di storia atipico. È un libro di storia, perché racconta un evento del passato, l'affondamento della nave postale Santa Lucia, avvenuto il 24 luglio 1943 presso l'isola di Ventotene, in piena Seconda guerra mondiale. È atipico, perché il racconto fluisce senza interruzioni, non appesantito dalle note abitualmente usate in storiografia.

Poiché anche gli storici hanno un'anima e sono empatici verso l'oggetto del loro studio e della loro narrazione, la storia del Santa Lucia mi ha coinvolto emotivamente come il crescendo di una sinfonia tragica e allo stesso modo mi piacerebbe venisse letta. Tuttavia, tutto quello che racconto si fonda comunque su documenti e testimonianze, che trovate citate in corpo più piccolo o, se brevi, tra virgolette. Alla fine dal racconto, ho inserito un capitolo di note – i cui numeri rimandano ai paragrafi del testo – nelle quali fornisco tutti i riferimenti alle fonti e do conto dei tanti debiti che ho contratto in questo mio lavoro. Tutte le volte che passo dal registro del vero – che come gli storici sanno è un concetto relativo, mai del tutto acquisito – a quello del verosimile, lo segnalo senza ambiguità: lo faccio per costruire una cronologia e per riempire vuoti, usando quella che un grande storico francese, Jacques Le Goff, chiamerebbe immaginazione scientifica. Altri grandi, come James Hillman e, precedentemente, Sigmund Freud, sottolineano che la memoria è in primo luogo immaginazione, connotata dal tempo: la mia narrazione tiene conto della copiosa messe di memorie che l'evento ha prodotto, mettendole però alla prova delle fonti e dei documenti.

Generalmente, uno storico scrive un libro per rispondere a non più di una domanda fondamentale. Qui la domanda è: perché un aereo inglese ha silurato il Santa Lucia? Ma la domanda, fatta propria dallo storico, non è sua ma di chi ha voluto che questo libro vedesse la luce: l'ammiraglio Giovanni Pettorino, Comandante generale del Corpo delle Capitanerie di porto, che ha un conto aperto con la storia del Santa Lucia e vuole chiuderlo il 24 luglio 2021. È un impegno che mi si è configurato subito come un obbligo morale: non nasce solo dal legame tra il fuochista Giovanni Pettorino, nonno dell'ammiraglio, e la storia del Santa Lucia – come racconterò più avanti – ma ha radici profonde, che ho a poco a poco visto affiorare, nel corso di lunghi dialoghi con lui, con Mirella Romano, con Anna Simeone, figlia del comandante del Santa Lucia, con i testimoni ormai muti che mi hanno fatto compagnia per lungo tempo.

I piccoli arcipelaghi, quelli composti da piccole isole, di cui l'Italia è ricca, sono una straordinaria e complessa realtà culturale. Hanno una peculiare identità, che si declina diversamente in ciascuna isola, connessa e nello stesso tempo separata dal continente; separata non solo dall'acqua e dai capricci degli agenti atmosferici. Isole ma approdi perenni. Luoghi dell'anima, come *L'isola di Arturo* di Elsa Morante. Alterità e specificità culturale ma anche senso di appartenenza e bisogno di legame, rivendicazione di autonomia ma anche consapevolezza di connessione e dipendenza. La vivacissima cultura isolana è un ponte gettato verso la terraferma: "la cultura non isola" è il felice slogan di Procida, capitale italiana della cultura 2022.

Il Santa Lucia, col suo andare e venire, era esattamente questo per le isole Pontine: il cordone ombelicale, il fulcro dell'incontro e dell'allontanamento. Quella piccola nave aveva un'importanza reale e simbolica enorme, portava con sé fluidi vitali necessari: cibo, medicine, notizie, militari in licenza a lavorare nei campi, detenuti e confinati, legami costruiti o spezzati, segni del passato e ipotesi di futuro. Il

vuoto lasciato dal Santa Lucia ha prodotto danni materiali enormi, acuiti da una guerra sempre più vicina e minacciosa, e una tempesta spirituale senza fine, alimentata da quei 66 morti: due corpi recuperati dall'acqua, uno composto all'ospedale militare di Napoli e 63 scomparsi in mare. L'ammiraglio Pettorino mi ha contagiato, mi ha trasmesso la tensione emotiva e il bisogno di mettere fine, grazie all'azione pacificatrice di Clio, a un tormento individuale che mi è parso subito incarnare un tormento collettivo, di più generazioni di uomini e donne delle isole Pontine, e - così mi veniva di pensare - delle isole stesse. Da lui, e dal tenente di vascello Giulio Cargnello, ho avuto lo stimolo che mi ha consentito di guardare alla storia del Santa Lucia con occhi nuovi, diversi da quelli usati finora.

Ho voluto corredare il testo con la ripubblicazione dell'articolo *L'affondamento della nave postale "Santa Lucia", Ventotene 24 luglio 1943*, di Giulio Cargnello, apparso sulla rivista "Clio" nel 2008, che ha il merito di avere ricostruito per primo, su documenti inediti, l'evento del siluramento della nave. Si tratta della prima e più importante fonte di cui mi sono servito, che mi ha consentito di abbandonarmi al flusso del racconto. Mi preme sottolineare che la prima storia scientificamente fondata del Santa Lucia viene quindi non da uno storico di professione ma dall'interno del Corpo delle Capitanerie di porto, da parte di un ufficiale la cui passione e competenza storica sono evidenti, che devo ringraziare per avermi messo a disposizione i documenti d'archivio italiani e londinesi, solo in parte utilizzati nel suo articolo, e ogni altra fonte potesse essermi utile.

Mirella Romano, orfana a tre anni del padre Carmine, morto nel siluramento, è la memoria vivente del Santa Lucia. Senza di lei la nave, che giace spezzata in due a meno di cinquanta metri di profondità sul fondo del Tirreno, si sarebbe inabissata per sempre nel gorgo prodotto dalla caduta di Mussolini, il giorno dopo, e dall'armistizio dell'8 settembre, quarantasei giorni dopo. Con una tenacia inau-

dita ha dedicato la sua vita a ricomporre il mosaico, a mettere insieme i mille frammenti, umani e storici, dispersi nell'esplosione della nave. Ha scritto a mezzo mondo, ha interrogato gli archivi italiani e stranieri, ha cercato i parenti delle vittime e li ha riuniti in un Comitato, ha trovato uno dei superstiti, ha dato nomi, volti e storie a chi non c'era più, ha organizzato le celebrazioni annuali e le inaugurazioni di monumenti e targhe, ha costruito un piccolo prezioso museo del Santa Lucia. Ha donato il suo tempo migliore alla nave e la nave è ritornata da lei: i subacquei che hanno strappato al relitto reperti significativi non hanno potuto fare a meno di "restituirli" a Mirella, calamita potente fatta di amore per il padre, per le vittime, per la nave. Ma il suo lutto personale, molla sempre presente e forte, ha lasciato spazio a qualcosa di più profondo e culturalmente rilevante: la passione per la verità storica, perseguita attraverso un culto non acritico e non retorico della memoria. Mescolando poesie ispirate al dolore - ma anche alla vita che continua - al sostegno costante verso chi ha cercato di superare le divisioni della memoria in una sintesi storica scientificamente fondata. Io sono l'ultimo passeggero virtuale del Santa Lucia salvato da Mirella, senza di lei questo libro non esisterebbe. A lei, che ha fortemente voluto sanare la ferita ricomponendo le singole storie con la Storia, a lei dedico le parole della poesia di Ungaretti sopra riportata, scritte in occasione dell'altra guerra mondiale, nella speranza che questo libro riesca a diradare la nebbia e a illuminare la stella del Santa Lucia.

Ad alcune delle persone a me più care ho raccontato la storia della nave, chiedendo idee, suggerimenti, suggestioni, anche le più fantasiose e originali. Trattandosi di una ricostruzione storica ma non accademica, non ho avuto remore. Ho ascoltato e fatto mio un raccolto copioso di piccoli frutti preziosi, che sono ora incastonati qua e là in queste pagine, la cui responsabilità è mia ma un po' anche di Cristina Caroli Costantini, Luciana Poliandri, Giulio Cargnello, Luciana Scarcia e Giovanni Leonori. In più, hanno

anche riletto il testo, tenendomi per mano fino all'appuntamento con l'editore.

So per certo che Carlo Santucci, la cui assenza mi illudo di bilanciare dedicandogli questo libro, se fosse ancora tra noi, mi avrebbe donato idee brillanti. Che se poi dovessi credere a soprannaturali e cosmiche coincidenze, potrei dirgli che il destino di questo libro era già scritto trentasei anni fa, quando mi propose di condividere il casale in Sabina che è stato il piroscafo che ci ha traghettato dalla giovinezza alla maturità: il casale si chiamava Santa Lucia!

L'AFFONDAMENTO DEL POSTALE SANTA LUCIA

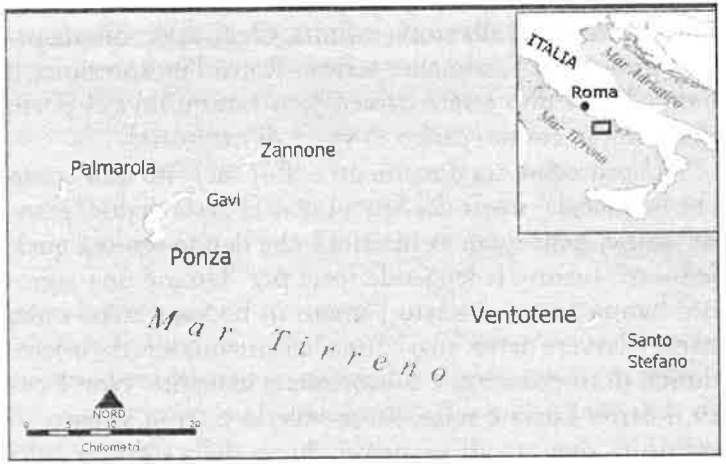
1. Le isole Pontine al centro della Storia

La vicenda del Santa Lucia è una vicenda di morte ma, se è vero che chi muore sopravvive almeno nel ricordo, allora si può dire che la vitalità della nave è stata straordinaria: travolta dall'oblio nei due anni di aspra guerra successivi al 25 luglio 1943, la nave ha continuato a navigare in un mare carsico, dal quale è riaffiorata innumerevoli volte, in innumerevoli forme. Articoli cólti o d'occasione, libri, musei, video, monumenti, celebrazioni: il "tram dei Ponzesi", lento ma costante, ha continuato a navigare nella memoria e nell'immaginario, individuale e collettivo. Nuovi membri dell'equipaggio sono saliti a bordo, hanno tracciato rotte, hanno amato il loro "vascello fantasma", cercando di carpirne il segreto. Come ispirati dal Wagner dell'*Olandese volante*, hanno sacrificato parti della loro vita per mettere la parola fine alla storia infinita. Oggi, forse, questa parola può essere finalmente scritta. Rotto l'incantesimo, il Santa Lucia può essere ormeggiato tranquillo nel porto della Storia, col suo carico di vite e di memorie.

Nel procedere tra documenti e libri mi sono reso conto che la "piccola" storia del Santa Lucia fa parte di due "grandi" storie, nelle quali va inserita e che danno senso a quelle morti, mentre le leggende sorte per "farsene una ragione" hanno invece lasciato l'amaro in bocca, perché nulla hanno davvero detto, anzi hanno lasciato una scia di (in)credulità, di insensatezza e di sfortunata casualità. Non è così: il Santa Lucia è stato, senza volerlo e senza saperlo, al centro di due grandi momenti chiave della storia d'Italia

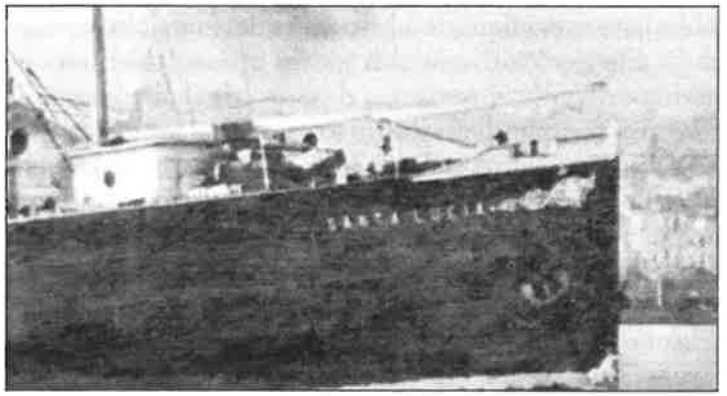
nella Seconda guerra mondiale. Il primo è la decisione degli Alleati di dare una svolta alla campagna d'Italia con uno sbarco sulla costa campano-laziale del Tirreno, che trasforma repentinamente le isole Pontine, prima risparmiate dalla guerra, in uno dei due vertici del fronte di operazioni più delicato, decisivo e strategico, come confermato dal fatto che Gaeta diventa uno dei luoghi più fotografati dai ricognitori alleati. Il secondo è l'irrompere attivo nella storia d'Italia di buona parte dei confinati politici che in quei giorni, con la caduta di Mussolini subito dopo l'affondamento del "loro" piroscafo, prendono coscienza che il momento è arrivato, che da prigionieri devono trasformarsi nel lievito della nuova Italia.

I protagonisti di questi due momenti – Winston Leonard Spencer Churchill, primo ministro britannico, Franklin Delano Roosevelt, presidente degli Stati Uniti, e Dwight David Eisenhower, comandante in capo delle forze alleate da una parte, Pietro Nenni, Alberto Jacometti, Emma Turchi, Camilla Ravera, Giorgio Braccialarghe, Giovanni Ferro, Riccardo Bauer, Giovanni Pesce, Vincenzo Calace, Altiero Spinelli e Sandro Pertini dall'altra – ci diranno che la fine del Santa Lucia è stata l'inizio di una nuova Storia d'Italia. E mi piace pensare che il sacrificio di



quelle vittime innocenti non sia stato solo parte dell'abisso della guerra ma anche il segno di una svolta vitale. Certo, altri due anni di guerra, e di guerra civile, aspettano l'Italia ma il 24 luglio del Santa Lucia è lì, a precedere indiscutibilmente e significativamente le due date chiave della guerra, il 25 luglio e l'8 settembre 1943.

2. Il "tram dei Ponzesi"



Il Santa Lucia prima del 25 maggio 1940

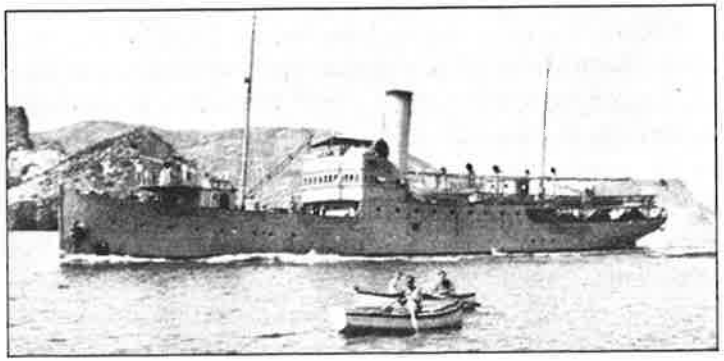
Il Santa Lucia, costruito e varato nel 1912 ad Ancona, era un piroscafo a un ponte con due alberi, lungo 52 metri, largo 8, velocità massima di 13,44 nodi, 452 tonnellate di stazza lorda e 142 di stazza netta; era iscritto al numero 87 delle matricole del Compartimento marittimo di Napoli.

Faceva servizio sulla linea 99 Gaeta o Napoli - Ponza - Ventotene - Santo Stefano - terraferma. Ogni lunedì il Santa Lucia rimaneva nel porto di Napoli per il carico delle merci, che portava martedì a Ventotene e a Ponza, per rientrare la sera a Gaeta. A Gaeta prendeva la posta, portandola mercoledì nelle isole, fermandosi a Ponza fino a venerdì mattina. Niente collegamenti il giovedì. Venerdì da Ponza a Ventotene e a Gaeta. Sabato nuovo collegamento con le

isole, domenica rientro a Napoli, dopo aver toccato Procida e Ischia.

Al momento del suo affondamento aveva un equipaggio civile composto da 17 persone e un equipaggio militare, usuale in tempo di guerra, di altre sette persone, destinate alla difesa da eventuali attacchi nemici. Sull'albero sventolavano la bandiera della Regia Marina, quella triangolare simbolo del servizio postale e il vessillo della compagnia di navigazione SPAN (Società Partenopea Anonima di Navigazione), un cavallo bianco in campo azzurro.

La nave aveva fiancate ed estremità del fumaiolo nere ma il 25 maggio 1940, quindici giorni prima dell'entrata in guerra dell'Italia, si trasforma da nave postale in nave militare, con compiti di dragaggio foraneo nel Golfo di Napoli. Viene riverniciata di grigio e issa a prua un cannoncino 76/40, risalente alla Prima guerra mondiale. La vocazione bellica del Santa Lucia dura pochi mesi, fino al 30 agosto 1940, quando sostituisce il Regina Elena nel collegamento postale sulla linea 99 tra Gaeta, Napoli e le isole Pontine. Ma non cambia l'aspetto esteriore, che resterà come un'ombra fino alla fine, anche se il cannoncino non sparerà mai neppure un colpo.



Il Santa Lucia con la livrea grigia e con il cannoncino

3. Isole di confino

Dal 1926 al 1943 il fascismo ha destinato al confino politico, non come condanna ma come misura preventiva, circa diciassettemila oppositori, dispersi tra piccoli comuni di terraferma e, i più pericolosi, in piccole isole dell'Italia meridionale. Negli anni Trenta i confinati sono stati concentrati alle Tremiti, a Ventotene e a Ponza e dal 1939 Ventotene ha accolto la gran parte dei confinati di Ponza. Il regime di confino venne progressivamente indurito anche perché era venuta meno ogni illusione di poter "rieducare" gli antifascisti: norme disciplinari sempre più vessatorie, riduzione del sussidio per la sopravvivenza quotidiana, censura – inasprita per ridurli al silenzio – che i confinati aggirano con l'uso di inchiostro simpatico. A Ponza i confinati erano circa quattrocento, duecento dei quali comunisti, e ogni giorno venivano imbucate circa duecentocinquanta tra lettere e cartoline. Due volte a settimana si procedeva al controllo della posta in arrivo da Gaeta e, per garantire meglio la censura, un funzionario suggerisce addirittura di abolire la cassetta in cui imbucare le lettere in partenza per Napoli. Dal 1940 al 1943 la censura di guerra inasprisce ulteriormente le norme ma non impedisce che, da Ventotene, Ernesto Rossi e Altiero Spinelli facciano uscire clandestinamente, tra il '40 e il '41, il Manifesto federalista.

Dal 1939 a Ventotene, un'isola lunga meno di due chilometri e larga fra duecento e ottocento metri, ci sono più di ottocento confinati insieme a trecentocinquanta tra militi fascisti, poliziotti e carabinieri. Tre comunità, gli isolani, i confinati, i sorveglianti: comunità costrette a una convivenza forzata, nella quale l'ostilità, l'insofferenza, il sospetto, la preoccupazione prevalgono sulla solidarietà e la complicità. Convivenza non facile, né a Ponza né a Ventotene ma soprattutto a Ponza, dove le pressioni per liberare l'isola dai confinati ebbero successo nel luglio del 1939.

Gli anni della guerra sono difficilissimi, di fame per tut-

ti, per i ventotenesi e per la colonia dei confinati, una cittadella vera e propria costruita dopo la chiusura di Ponza. Accanto agli italiani troviamo albanesi, spagnoli, maltesi e slavi; evangelisti, pentecostali e testimoni di Geova. Forme di autogestione, non solo culturale e politica ma anche economica, consentono di sopravvivere in condizioni estreme e anche di sperimentare piccole forme di integrazione con l'economia dell'isola, soprattutto agricola e artigianale.

Convivenza difficile e smantellamento della colonia ponzese sono le due ragioni per le quali la memoria pubblica del Santa Lucia, di cui Ponza è stato il cuore pulsante, ha ignorato i confinati e le loro molteplici e affettuose memorie individuali della nave, come se il siluramento del Santa Lucia fosse esclusivamente un fatto privato degli isolani. Come spesso accade, per arrivare a una storia condivisa dovremo passare per una ricomposizione, una sorta di ricucitura di memorie divise, affidata proprio al ruolo e all'immagine del Santa Lucia.

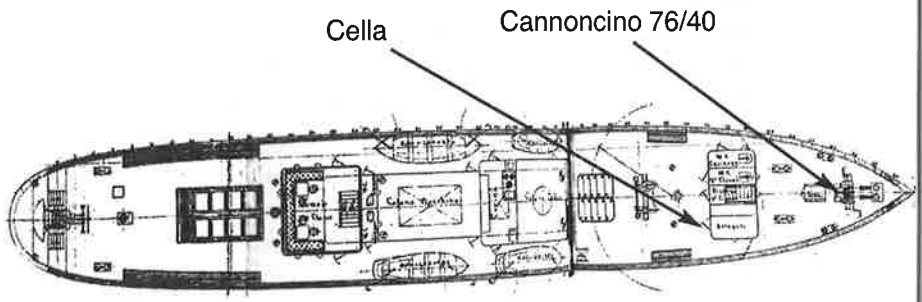
Tra tante difficoltà, e in una situazione di latente ostilità, è la nave postale che accomuna isolani e confinati: gli uni

Ventotene, isola di confino
(foto tratta dal sito http://anpi-lissone.over-blog.com)

e gli altri aspettano trepidanti l'arrivo del Santa Lucia, per gli uni e per gli altri il piroscafo è il legame col mondo; per i confinati è il filo cui è legata tutta la vita pubblica e privata, nella loro sorte sfortunata. O fortunata, come alcuni di loro diranno anni dopo, ricordando quale scuola di formazione culturale e politica – per Spinelli addirittura *l'elezione* in senso cristiano – sia stata l'esperienza del confino, pur nella sofferenza e nella privazione della libertà.

4. La nave dei confinati

Ci sono viaggi che segnano l'anima, della nave e del suo carico di prigionieri. Sul Santa Lucia ci sono due luoghi che fissano quell'anima, perché rimandano a una funzione ripetuta e costante, mentre passeggeri ed equipaggio vanno e vengono. Due luoghi che respirano umanità che va oltre i confini della nave. A prora – non lontano dal ponte di comando e dalle contigue cabine del comandante e del primo ufficiale, arredate con un divanetto in pelle, una scrivania e una cuccetta – c'è una cella per il trasporto dei detenuti. Dunque è una nave carica di storia, oltre che di infinite storie individuali; fonte di vita ma anche strumento di segregazione, protagonista dell'ultimo viaggio prima del confino o del carcere, o prima dei rari ritorni alla libertà.



Il cannoncino e la cella per detenuti e confinati (dal libro di Maurizio Appicelli).

A poppa – insieme alle lance di salvataggio e ai salvagenti – c'è il locale dove viene custodita la posta, quella in arrivo e quella in partenza. Anche in quel dannato 24 luglio doveva esserci molta posta, soprattutto degli isolani di Ponza: genitori che desiderano rivedere i figli, progetti e speranze di affetti, di vita e di lavoro, semplici notizie, pressanti richieste di rassicurazione da parte di chi ha parenti e amici nelle città bombardate. Pensieri e parole di isolani e confinati, tutto dissolto nell'acqua.

Uno scrittore americano, amante dei viaggi per nave, era affascinato dal fatto che nei secoli passati "le lettere impiegavano mesi per viaggiare da un continente all'altro e uno poteva facilmente morire di colera o di un attacco di cuore prima di sapere come la sua malattia poteva essere curata dal suo corrispondente dall'altra parte del mondo". Il Santa Lucia, ogni postale come il Santa Lucia, ha un compito speciale, iscritto nella P della sua bandiera triangolare: recapitare la posta rapidamente e in sicurezza, perché una lettera può salvare vite o distruggerle, creare legami o reciderli e tanto altro. È una grande responsabilità. Un patrimonio di vita racchiuso in quelle buste che gonfiano sacchi o premono, impilate, su spaghi male annodati. La posta del Santa Lucia è più delicata e preziosa di altre, perché unisce il detenuto e il confinato ai familiari lontani, è la voce di chi non ha la fortuna di ricevere visite: una lettera non letta è un po' di vita perduta, è "come un sogno che non si interpreta" - dice Erri De Luca.

Farò un solo esempio, di una lettera recapitata che ci fa capire quale patrimonio di umanità potrebbe essersi perduto con la posta non recapitata quel 24 luglio. Sandro Pertini, secondo Jacometti "il portaparola riconosciuto al confino", scrive da Ventotene una lettera all'amico Gerolamo Isetta, il 31 maggio 1941:

> Ho ricevuto una cara lettera dalla mia vecchietta. Mi scrive che sta bene e questo tranquillizza un po' il mio animo, nonostante che io viva in continua trepidazione per lei. Vedi,

> Nino, la paura che debba lasciarmi senza ch'io la veda ancora una volta è così forte in me che mi fa esaminare con preoccupazione persino la sua calligrafia ed il suo periodare. Non sono più le lettere d'una volta, le sue. Il periodo è incerto, slegato; pare sia stato formulato da una mente non più limpida, acuta, pronta come è sempre stata - e tu ben lo sai - la mente di mia madre. E la scrittura non è più chiara, regolare, sicura come una volta. Con mano tremante deve essere stata scritta questa lettera, Nino. Ho pianto, leggendola. Oh, potessi baciare questa mano santa che più d'una volta s'è posata sul mio capo per donarmi un po' di conforto. Potessi con la mia vita trattenere la sua vita. Tu che buono sei non ti stancare d'ascoltarmi, non ti stancare, Nino. Vigila su mia madre, Nino. Fa che ogni pericolo stia lontano da lei. Pensa a me che oggi non ho che un desiderio: vedere ancora una volta mia madre.

A Ventotene non c'è porto per le navi; il Santa Lucia si ferma in rada a levante se le condizioni lo consentono, oppure a ovest dell'isola nella cala di Parata Grande: le barche a remi si accostano e trasferiscono persone e cose. Sosta anche davanti all'isolotto di Santo Stefano e sbarca guardie, merce e altri condannati al carcere che lo domina, come racconta il confinato Giovanni Ferro:

> La sosta davanti a Santo Stefano era indubbiamente la più attraente, per quel senso di orrido che infonde lo spettacolo del vecchio carcere borbonico solitario sulla nuda roccia vulcanica, scoscesa sul mare. La barca che, manovrata da due detenuti in casacca zebrata, si avvicinava al piroscafo per ricevere i nuovi ospiti e riprendeva lenta la via del ritorno, evocava quella di Caronte col suo carico di anime dannate.

Godiamoci ora la scena dell'arrivo del Santa Lucia a Ventotene nelle parole di un altro confinato, il socialista Alberto Jacometti:

Lo si incomincia a distinguere sul mare verso le 11 e mezzo: un puntolino nero per chi ha buoni occhi; alle 12 lo si vede pipare come un vecchio lupo di mare assonnacchiato, all'una meno un quarto è a Santo Stefano. A Ventotene i confinati, finito l'appello, in massa si precipitano al porto.

È per tutti l'evento della settimana, di cui si parlerà fino al prossimo arrivo. Ogni aspettativa, ogni speranza, ogni illusione nasce e muore nella pancia del Santa Lucia. Da cui tutto viene partorito: corrispondenza, giornali, viveri, sigarette, medicine, merci, animali, isolani e familiari degli isolani, nuovi confinati e familiari dei confinati, militi e ispettori del ministero dell'Interno, che sbarcano tutti secondo un ordine preciso, sotto l'occhio attento di una piccola folla assiepata al porto e sulle rampe che salgono in piazzetta.

5. La guerra-mondo arriva alle isole Pontine

Chi finora ha ricostruito l'affondamento del Santa Lucia non ha colto - tranne Giulio Cargnello nell'articolo riprodotto in appendice - il nesso profondo con il contesto storico in cui è avvenuto, finendo col ricercarne le cause in improbabili e mitologiche circostanze. Invece la piccola storia del Santa Lucia è strettamente connessa con la grande storia della Seconda guerra mondiale e, in particolare, con vicende del mese di luglio del 1943, che spostano l'asse della storia da Roma, bombardata il 19 luglio, spettatrice della fine di Mussolini e del suo ventennale regime, a quel tratto di mare di fronte a Napoli e Gaeta nel quale sembra addensarsi un vortice di forze invisibili e incontrollabili, che risucchieranno la piccola nave come un fuscello in un gorgo.

Le forze che agitano quelle acque, apparentemente tranquille nel sole estivo, hanno i nomi dei massimi vertici militari e politici che decidono, guidati da Churchill, Roosevelt e Eisenhower, ogni singola mossa nell'anno cruciale della guerra, il 1943. Nulla sanno della piccola nave ma le loro scelte, fatte anche a migliaia di chilometri di distanza, collocano le isole Pontine all'interno di un campo magnetico in cui tutto comincia a muoversi vorticosamente.

Come i bambini di Anzio, cui le notti dello sbarco sembrano grandi luminarie di fuochi d'artificio, anche i ponzesi e gli ischitani andavano in spiaggia ad ammirare "i fuochi" dei bombardamenti in terraferma. Dal bombardamento a tappeto di Napoli del dicembre 1942 le cose cominciano a cambiare: gli sfollati cercano riparo anche nelle isole, i tedeschi arrivano in forze e piazzano su Ventotene un aerofono di segnalazione di aerei nemici e una postazione d'artiglieria antiaerea, servendosi di chiatte e pontoni da sbarco; dal luglio del '43 i confinati non sono più, ammesso che lo fossero prima, una garanzia di incolumità; confinati e isolani conoscono insieme il rito degli allarmi e delle corse nelle grotte-rifugio.

Pochi potevano sapere che quei puntini minuscoli sulla carta geografica erano l'estremità di una linea sulle mappe militari del generale George C. Marshall, capo di Stato maggiore dell'esercito degli Stati Uniti, che univa Napoli (il porto e il nodo ferroviario) a Foggia (la stazione ferroviaria già colpita a maggio e giugno del '43, e i molti aeroporti), una linea strategica decisiva per le sorti dell'avanzata alleata dopo lo sbarco in Sicilia e per il futuro sbarco a Salerno del settembre successivo.

Come vedremo più avanti, Ventotene rivestirà un ruolo di primissimo piano per la buona riuscita dello sbarco: estremo confine a Ovest e avamposto della difesa tedesca fino all'8 settembre, dal 9 settembre sarà la prima delle isole Pontine a essere liberata, con un colpo di mano degli Alleati frutto di un diversivo organizzato per favorire e proteggere proprio lo sbarco a Salerno.

Per capire il Santa Lucia, entriamo insieme al Santa Lucia nella grande Storia.

6. Casablanca (Marocco). 14-26 gennaio 1943

Nel 1942, con la battaglia di Stalingrado e la sconfitta dell'Asse Roma-Berlino in Africa, la guerra-mondo ha una svolta decisiva a favore degli Alleati. Si tratta ora di decidere come e dove attaccare nel 1943, in particolare in quale proporzione dividere risorse e mezzi militari tra l'invasione della Francia e le opportunità offerte nell'area del Mediterraneo. Concentrare gli sforzi nel nord-ovest dell'Europa disimpegnandosi nell'area mediterranea, come Roosevelt preferiva e Stalin chiedeva con forza, per alleggerire la pressione sulle forze navali americane e sul fronte orientale? Oppure, ed era il punto di vista di Churchill, concentrare il primo attacco sul Mediterraneo? Ma dove? Nei Balcani? In Sardegna? In Sicilia? Nell'Italia centro meridionale?

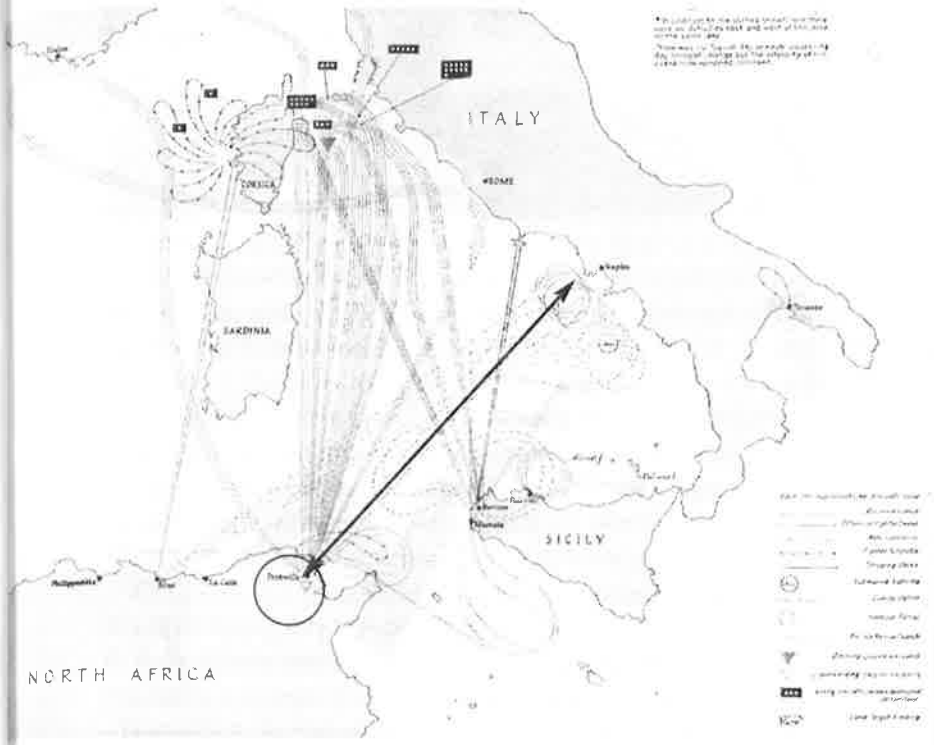
A Casablanca Churchill e Roosevelt (non c'è Stalin, che si unirà a loro a Teheran, a fine novembre), e i rispettivi stati maggiori, concordano su una linea intransigente nei confronti dell'Italia, con l'obiettivo di provocarne un collasso interno, in modo da neutralizzarla come partner attivo dell'Asse, trasformandola di fatto in un peso per la Germania. A tale scopo decidono due linee d'azione complementari, che incidono senza alcun dubbio sul destino del Santa Lucia. La prima è la decisione di sbarcare a luglio non in Sardegna ma in Sicilia, logisticamente vicina alla costa nordafricana, col triplice obiettivo di rendere più sicure le comunicazioni nel Mediterraneo, alleggerire la pressione tedesca sul fronte russo e aumentarla sull'Italia. La seconda è l'intensificazione dei bombardamenti, affiancati da una campagna di propaganda che convincesse gli italiani della inevitabilità della vittoria alleata. Sul piano politico, si decide la formula della resa incondizionata per l'uscita dell'Italia dal conflitto, sulla quale è Roosevelt a insistere, ufficializzando la formula in una conferenza stampa a conclusione dell'incontro.

Nei mesi successivi la decisione dello sbarco in Sicilia viene confermata - alla *Trident Conference* di Washington a maggio e ad Algeri 28 maggio-4 giugno -, pur con alcune divergenze tra inglesi e americani. Gli archivi inglesi ci restituiscono il percorso nel quale, tra maggio e settembre 1943, i pareri decisivi di Roosevelt, Eisenhower e Churchill (più alcuni comprimari americani e inglesi) si confrontano alla ricerca del miglior compromesso possibile: sulle scelte militari in senso stretto, soprattutto in relazione alla resistenza maggiore o minore dei tedeschi dopo lo sbarco; sul rapporto tra la campagna d'Italia e il futuro secondo fronte in Normandia; sul credito e sul ruolo da dare al Re e al governo Badoglio; sull'amministrazione del territorio italiano occupato; sullo speciale riguardo per lo Stato del Vaticano; sulla cobelligeranza; sul ruolo dell'opposizione antifascista e sul futuro dell'Italia dopo la guerra: il tutto condizionato dalle diverse visioni che inglesi e americani avevano dell'assetto dell'Europa dopo la fine del conflitto.

Emerge l'insistenza di Churchill per una politica che costringesse l'Italia a uscire dalla guerra: "il premio maggiore è avere l'Italia fuori dalla guerra nel modo più efficace possibile" (Washington, 12 maggio); "il mio cuore batte per un'invasione del Sud dell'Italia e desidero appassionatamente vedere l'Italia fuori dal conflitto e Roma in nostro possesso. Sarebbe difficile per me chiedere al popolo britannico di tagliare ancora le razioni, ma sarei felice di farlo piuttosto che gettare al vento un'azione militare che ha ampie possibilità di un grande successo. Non posso sopportare a lungo di vedere un grande esercito starsene in ozio [dalla conquista della Sicilia alla primavera del '44] mentre potrebbe essere impiegato nell'eliminazione dell'Italia dalla guerra" (Algeri, 31 maggio). Proprio al Quartier Generale delle forze alleate ad Algeri emerge l'abilità del Primo Ministro inglese nel lavorare ai fianchi la delegazione americana, composta dai generali Eisenhower, George C. Marshall e Walter Bedell Smith, vincendone progressivamente la forte iniziale perplessità, concedendo solo l'ovvia necessità di intensificare i bombardamenti aerei e di valutare pragmaticamente tempi e costi che la conquista della Sicilia avrebbe richiesto.

7. Protville (Tunisia). Giugno 1943

Dopo la sconfitta dell'Asse in Africa settentrionale nel maggio del 1943, la costa tunisina diventa un punto di partenza ideale per operazioni aeronavali verso l'Italia centro-meridionale. Ai primi di giugno nasce una base aerea militare inglese, da cui partono i pattugliamenti nell'area tirrenica e in particolare le operazioni di aerosiluramento delle comunicazioni marittime nel Tirreno meridionale antistante il litorale campano. Il 47° stormo della *Royal Air Force*, trasferito da una base del Sudan inglese, è uno dei tanti che operano sui cieli italiani. La vita nella base è sopportabile, anche se il medico della pattuglia registra nume-

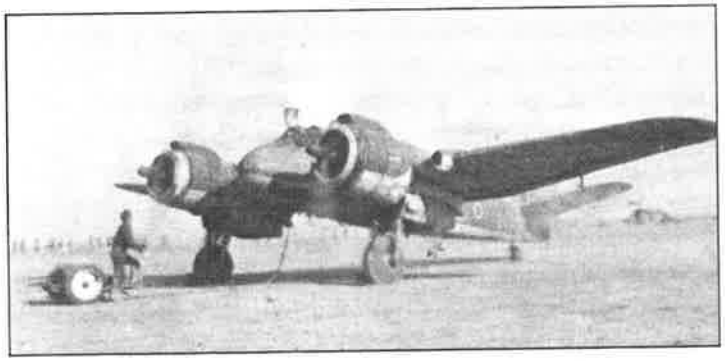


24 luglio 1943: la rotta degli otto aerei da Protville a Ventotene (dal Museo del Santa Lucia)

Beaufighter con siluro (per gentile concessione di Owen Clark)

rosi casi di gastroenterite da acqua contaminata; disagi relativi, se paragonati ai rischi estremi corsi in ogni missione dai 33 militari, tra piloti e navigatori, ospitati nella base. La loro vita è affidata ad aerei piccoli e lenti, i bimotori *Beaufighter*, privi di radar, specializzati nel sorprendere e silurare volando quasi a pelo d'acqua a meno di 500 metri dai bersagli, senza dare loro nemmeno il tempo di accorgersene, onde evitare di diventare essi stessi preda della contraerea nemica. Per poi tornare subito alla base, data la ridotta autonomia di volo.

Ciascuno di quei 33 sapeva di dover compiere 200 ore di volo in operazioni di guerra, con minime percentuali di sopravvivenza. Nessuno di loro poteva sapere che nei tre mesi successivi del '43 sette sarebbero morti, quattro abbattuti e dispersi e otto presi prigionieri. Gli attacchi erano mirati a tutti i mezzi di collegamento e a tutti gli obiettivi che potessero rappresentare un pericolo per gli aerei, unico modo per tentare di tornare salvi alla base.



Beaufighter pronto al decollo (per gentile concessione di Owen Clark)

8. Ventotene. 9 luglio 1943

Il mese di luglio, a Ventotene, è movimentato fin dall'inizio per "merito" dei confinati. Venerdì 9 avviene un clamoroso arresto, come ricorda Riccardo Bauer, uno dei protagonisti: "hanno messo sottosopra tutta l'isola e improvvisamente - manette - ci hanno portati a Roma, a Regina Coeli".

Un altro confinato, il comunista Giovanni Pesce, ci racconta l'evento che sconvolge la vita dell'isola:

> Era il luglio del '43 quando Ventotene venne improvvisamente messa sotto stretto controllo dalla polizia e dai carabinieri. Il motivo era legato all'arresto, non era per loro la prima volta, di Ernesto Rossi, Riccardo Bauer e Vincenzo Calace, tutti e tre membri di "Giustizia e Libertà". Ci fu ordinato di lasciare le nostre camerate mentre all'esterno vennero piazzate delle mitragliatrici. La polizia perquisì attentamente gli spazi abitati dai tre, poi ammanettò i prigionieri, come se fossero stati delinquenti comuni, e li trascinò al porto, imbarcandoli su un traghetto diretto sul continente.

Grande trambusto sull'isola, nel vederli "partire, ammanettati, con un'imponente scorta di carabinieri. Temevamo per la loro vita" - ricorda il confinato Giorgio Braccialarghe. Timore che continua anche dopo che il Santa Lucia ha mollato gli ormeggi con i tre rinchiusi nella cella a prora del postale, una traversata che Calace ricorda essere stata "un tormento atroce".

9. Londra, Gabinetto di Guerra. 13 luglio 1943

Il primo ministro Winston Churchill, galvanizzato dalle prime informazioni sull'esito dello sbarco in Sicilia del 10 luglio, arringa i generali del suo Stato Maggiore, acca-

rezzando col suo occhio ironico e disincantato la cartina dello stivale italiano, tra uno sbuffo e l'altro del sigaro, per convincerli ad aprire in Italia un secondo fronte tirrenico, molto più a Nord, all'altezza del "ginocchio", per stringere i tedeschi in una morsa:

> Signori,
> sembra che la resistenza in Sicilia sarà di gran lunga meno ostinata del previsto.
> Ora si pone una domanda: perché dovremmo arrampicarci su per la gamba come un insetto, dalla caviglia in su? Colpiamo piuttosto al ginocchio!
> Una volta insediata saldamente la nostra Aviazione nella piana di Catania e occupata Messina, perché non dovremmo usare le forze navali e aeree per sbarcare tanto in alto in Italia quanto garantisce la copertura aerea di un caccia dall'area di Catania?
> I Pianificatori preparino immediatamente il miglior piano possibile per sbarcare sulla costa occidentale italiana, con il porto di Napoli e la marcia su Roma come obiettivi. Sembrerebbe che due o tre buone divisioni possano prendere Napoli e produrre risultati decisivi se non sull'atteggiamento politico dell'Italia, almeno sulla capitale.
> Dite ai Pianificatori di gettare il loro cappello oltre la staccionata: non devono aver paura, non ci sarà una gran quantità di peso morto a trattenerli.
> Sono ansioso di presentare nei prossimi giorni questo punto di vista al Presidente Roosevelt e ai Generali Alexander e Eisenhower. Questo lavoro è della massima urgenza.

La forte sollecitazione di Churchill ha due possibili sviluppi immediati, uno inglese poco realistico, un altro più meditato, frutto di un intenso lavoro comune di inglesi e americani.

10. Londra. 13-14 luglio 1943

Se colpire militarmente ai fianchi l'Italia fascista è così redditizio e apparentemente facile, perché non provare ad assestare un colpo al cuore del fascismo, con un'azione spettacolare e definitiva?

Churchill riceve dai capi dell'Aviazione britannica la proposta di eliminare Mussolini bombardando Palazzo Venezia e Villa Torlonia. La gira per un parere al suo ministro degli Esteri, Anthony Eden, che gli risponde così:

> Non mi piace. Le probabilità di uccidere Mussolini sono infime e quelle di assestargli un colpo non sono maggiori. Se falliamo, certamente non danneggiamo in alcun modo la sua reputazione, potremmo anzi rialzare il livello della sua declinante popolarità. Nello stesso tempo ci attireremmo odio per aver colpito il centro antico di Roma e causato vittime civili senza conseguire alcun risultato militare. Il mio consiglio è di lasciar cadere la proposta, perché militarmente l'obiettivo è troppo difficile, e psicologicamente si tradurrebbe in svantaggio per noi, qualora non ottenessimo un successo al 100 per cento.

Diversamente dai capi militari, Eden era consapevole della "declinante popolarità" e quindi della fragilità politica di Mussolini e, in ogni caso, pensò bene di cestinare la proposta.

11. Londra. 16-21 luglio 1943

Spronati da Churchill a "gettare il loro cappello oltre la staccionata", i "pianificatori" angloamericani si mettono all'opera. Il 16 luglio gli inglesi comunicano agli americani il loro interesse per uno sbarco a Napoli. Il gruppo di lavoro congiunto (*The Joint Planning Staff*), sulla base di numerosi dati, enfatizza il pericolo di uno sbarco nei pressi di

Roma, giudicando preferibili i Golfi di Gaeta e Salerno. I ricognitori Alleati hanno fotografato l'area del Golfo di Gaeta da cima a fondo e ne hanno ricavato una documentazione estremamente dettagliata del porto e delle sue strutture, fin nei minimi particolari. Il 19, Eisenhower telegrafa allo Staff congiunto di essere a favore dell'invasione dell'Italia continentale: "Tutti i miei Comandanti concordano sul fatto che il morale degli Italiani è tale da indicare che l'Italia continentale è l'area migliore da sfruttare per raggiungere il nostro obiettivo di forzare l'Italia a uscire dalla guerra e trattenere il maggior numero di forze tedesche. La Sicilia è stata conquistata e non c'è più tempo da perdere nella preparazione di uno sbarco nel più breve tempo possibile". Dal 21 luglio le forze Alleate sono "formalmente impegnate ad invadere l'Italia". Mancano quattro giorni al siluramento del Santa Lucia.

12. Aquino. 19 e 23 luglio 1943

Dopo l'attuazione del piano *Husky*, cioè lo sbarco in Sicilia, va accuratamente preparato il piano *Avalanche*, lo sbarco "sopra il ginocchio" sulla costa campano-laziale, che avverrà a Salerno il 9 settembre. A questo scopo, tutta la zona va "bonificata": le vie di comunicazione, quelle immobili - strade, ferrovie, aeroporti - e quelle mobili - navi, come il Santa Lucia, e mezzi di trasporto terrestri - vanno colpite e annientate, insieme agli impianti industriali e al patrimonio abitativo e culturale. L'attacco viene dal cielo, dove gli aerei inglesi e americani non hanno concorrenza, mentre devono guardarsi dal fuoco sempre più flebile della contraerea nemica. Le incursioni aeree hanno già martellato la penisola ma ora, dopo le decisioni prese a Casablanca, vivono una fase particolarmente intensa soprattutto nell'Italia centrale.

I bombardamenti, sempre più frequenti, hanno il duplice fine di colpire materialmente i centri vitali italo-tedeschi

e fiaccare moralmente la popolazione per spingere l'Italia a uscire dal conflitto, lasciando ai tedeschi il peso del fronte nel baricentro del Mediterraneo. L'incapacità dell'apparato militare fascista a fronteggiare le incursioni aeree è una sconfitta nella sconfitta, legata all'irresponsabilità con cui i vertici delle forze armate, per incapacità o per adulazione, sottovalutarono o tacquero l'impreparazione dell'esercito, e all'irresponsabilità dei vertici politici del regime nell'ignorare le non poche "Cassandre" che pure certificavano che l'Italia non era pronta a sostenere una guerra lunga, contro nemici ben più potenti dell'Etiopia. Nello specifico: difese contraeree primitive, sistemi di avvistamento e di allarme inefficienti o inesistenti - un sistema di aerofoni, come quello collocato a Ventotene, e le campane delle chiese al posto delle sirene -, rifugi precari e insufficienti, assenza di mezzi per affrontare le conseguenze dei bombardamenti, dai soccorsi immediati alla gestione di decine di migliaia di sfollati. La popolazione si sente totalmente indifesa mentre Mussolini la considera responsabile ordinando, il 9 luglio 1943, che fossero dati "dai comandi militari responsabili ordini perentori perché i civili, in caso di attacco nemico, non turbino materialmente e moralmente il dispositivo e la condotta della difesa". Viene da immaginare che la Capitaneria del porto di Gaeta o il superiore Comando militare territoriale avrebbero applicato questo principio qualora il comandante Simeone avesse ipotizzato di ridipingere il Santa Lucia o di partire con due ore di ritardo, identificandolo come un potenziale "perturbatore materiale e morale".

C'è probabilmente un legame fra l'impreparazione italiana a fronteggiare i bombardamenti alleati, che si manifesta anche nella vicenda del Santa Lucia, i segni di scontento fra la popolazione e la ripresa del protagonismo operaio - gli scioperi a Torino del marzo 1943 - e dell'antifascismo.

Il 19 luglio 1943 non è solo il giorno del bombardamento dello scalo di San Lorenzo a Roma ma anche quello di

un'azione, meno dimostrativa e simbolica, ma militarmente non meno utile: la distruzione dell'aeroporto di Aquino.

Dopo Roma la mattina, Ciampino e il suo aeroporto nel pomeriggio, la sera, un lunedì di gran caldo, i bombardieri sganciano bombe su Aquino dalle 23:30 alle 2:00 del mattino del 20 luglio. Ormai "non ci si spoglia più", ricorda una testimone, per poter correre nella grotta ricovero appena si vedono "razzi rossi illuminare a giorno ogni cosa"; "la grotta, in certi momenti, si sente come scricchiolare ma le preghiere coprono quel tragico rumore. La polvere si sente in gola. Più forte s'invoca aiuto".

L'aeroporto è uno di quei luoghi strategici che i tedeschi, prevedendo fin da maggio il disimpegno italiano, si sono affrettati a occupare. Dopo una notte di fuoco, alle prime ore del mattino avviene una scena inaspettata. Due giovani ciclisti percorrono la via Casilina per raggiungere l'aeroporto, dove prestano servizio, e vengono fermati da un elegante signore, sceso da una macchina scoperta, che chiede:

- Scusate, sapete dirmi se nel bombardamento sono morti soldati italiani?
- Non sappiamo, ma di soldati italiani ce n'è pochi; probabilmente sono morti molti soldati tedeschi.
- Non importa. A me interessa soprattutto la sorte dei soldati italiani. Grazie comunque.

E riparte lentamente in direzione di Aquino. È il principe ereditario Umberto di Savoia, che raggiunge poi il paese e fa visita al parroco, don Innocenzo Quagliozzi, per accertarsi dei danni e pronunciare parole di incoraggiamento.

Il 23 luglio, verso mezzogiorno, i bombardieri tornano per finire il lavoro, allargando il raggio d'azione a Gaeta e fino a Ventotene. Distruggono trenta aerei al suolo e colpiscono la ferrovia Roma-Cassino-Napoli. Questo secondo bombardamento di Aquino riguarda anche il Santa Lucia perché sono questi aerei che, sulla via del ritorno, si libereranno delle bombe residue costringendo il comandante Simeone a una difficile manovra di sganciamento dalla zona di pericolo.

13. Gaeta, Capitaneria di porto. 20 luglio 1943

Il comandante Cosmo (Cosimo) Simeone è sempre più preoccupato per la sicurezza della sua nave. Lo sarebbe ancora di più se sapesse che le navi mercantili attaccate nel corso della Seconda guerra mondiale sono più di quelle militari: alla fine del conflitto quelle affondate o danneggiate saranno 1408. I bombardamenti dopo lo sbarco degli Alleati in Sicilia si sono fatti sempre più intensi. Quelli su Roma e su Aquino, del giorno prima, sono stati un trauma, che ha rimesso in primo piano la contraddizione di una nave passeggeri dipinta di grigio e con un cannoncino a prua, come se fosse una nave militare. Non sappiamo come Simeone abbia affrontato la questione, che la figlia Anna ricorda come un suo chiodo fisso, ma possiamo provare a immaginarlo, chiarendo però che non ci sono documenti che attestino passi formali da parte sua, che la guerra in corso avrebbe reso verosimilmente inopportuni.

Più probabile sembra il fatto che nei corridoi della Capitaneria si sia parlato spesso di quella livrea grigia come di una pericolosa anomalia e il comandante Simeone potrebbe aver alimentato la preoccupazione. Al partito degli attivisti, favorevoli a fare qualcosa, potrebbe essersi contrapposto quello dei rassegnati, perché la guerra ha tempi accelerati e risorse rallentate, per cui tocca tenersi quello che c'è, senza troppe chiacchiere. Una nave passeggeri cugina del Santa Lucia, di stazza maggiore e con una storia analoga, l'Andrea Sgarallino, che faceva servizio tra Piombino e Portoferraio, anch'essa militarizzata nel 1940, vestiva una livrea mimetica che non le eviterà il siluramento il 22 settembre 1943, con oltre trecento morti. I mercantili, come

abbiamo detto, in una guerra totale sono obiettivi come gli altri, come qualunque altro.

Ecco, immagino che il comandante Simeone abbia guardato più volte con apprensione quel colore grigio e con preoccupazione quel cannoncino. Il 20 luglio 1943, dopo i bombardamenti del giorno prima, la consapevolezza di dover iniziare una settimana di navigazione diversa dal solito deve aver acuito il senso di una minaccia che quel grigio e quel cannoncino sembravano sfidare. Come dice Carl Gustav Jung, ogni "figura", ogni soggetto fisico o psichico contiene la sua "ombra": l'essere e la sua ombra determinano un destino. Il cannoncino come ombra, essere nave postale e apparire nave da guerra ha in parte, anche se solo in parte, determinato il destino del Santa Lucia.

14. Ischia. 22 luglio 1943

Il marinaio Ettore Albanelli, basso di statura, lisci capelli castani e colorito bruno rosso, ex pescatore, introverso e taciturno, torna a casa stanco ma felice di iniziare un periodo di ferie in famiglia. La moglie del marinaio Gennaro Rispoli, colpito da bronchite, gli chiede di sostituire il marito a bordo del Santa Lucia. L'idea di un guadagno extra, unita alla personale generosità, lo spinge a superare l'inquietudine per una navigazione non più tranquilla come in passato. Accetta e partirà per il suo ultimo viaggio.

15. Ponza. 22 luglio 1943

Insieme alle vite umane, il Santa Lucia ha portato con sé in fondo al mare un carico di parole mai arrivate, di risposte sospese. Qualche lettera è riaffiorata, con indirizzi e francobolli ormai inutili, prima di perdersi del tutto.

Quel giorno, però, c'erano alcune lettere storicamente più importanti di altre, alcune lettere che trasformano virtualmente il Santa Lucia da nave postale dell'Italia fascista a piroscafo di collegamento tra alcuni dei capi dell'antifascismo, che dopo pochi giorni cominceranno a prendere nelle loro mani il destino di una nuova Italia, resistente e poi libera e democratica.

Pietro Nenni, uno dei leader del socialismo italiano e uno dei padri della Repubblica, dopo un lungo esilio in Francia e la partecipazione alla guerra di Spagna, è stato arrestato dalla Gestapo in Francia nel febbraio del '43, consegnato all'Italia in aprile e trasferito da Regina Coeli a Ponza, dove arriva col Santa Lucia il 3 giugno:

> Ponza!
> Quante volte nei lunghi anni di esilio ho parlato di Ponza, dei confinati di Ponza, dei compagni e degli amici che avevamo a Ponza: Pertini, Ernesto Rossi, Bauer, Dino Roberto, Roberto Bernardino e tanti tanti altri.
> Ora l'isola mi si para dinanzi nella luminosità di una giornata estiva con la sua conca ridente e la bianca cornice delle sue case ed ampli terrazzi, con le brulle pendici delle sue colline e le verdi chiazze degli orti, con una specie di minareto che la sovrasta ed il molo che allunga un braccio timido nel mare in burrasca.
> Siamo una trentina di confinati sul piroscafo, in gran parte albanesi.

Oltre che con gli albanesi, Nenni convive in una caserma con più di seicento tra montenegrini, sloveni e pochissimi italiani, tra i quali Tito Zaniboni, condannato a trent'anni per un fallito attentato a Mussolini nel 1925, confinato a Ponza dopo quindici anni di carcere.

L'umore di Nenni è buono, perché intravede "vaste possibilità" di riprendere il lavoro politico. Un piano che realizza alla vigilia dell'ultimo viaggio del Santa Lucia, affidando a un soldato di sua fiducia "varie lettere politiche per Pertini a Ventotene e per i miei amici di Roma". Non ne conosciamo il contenuto ma possiamo immaginarlo,

prendendo in prestito le parole dal *Diario* di Nenni:

> Caro Sandro, cari compagni,
> mi trovo a Ponza, dove vivo fraternamente con Zaniboni e centinaia di albanesi, montenegrini e sloveni, gente che non ama l'Italia, ma che fra gli italiani non confonde gli antifascisti coi fascisti.
> Ho saputo che gli anglo-americani sono sbarcati in Sicilia, con una facilità che ha una sola spiegazione: l'esercito italiano non si batte più. E come del resto potrebbe battersi l'esercito quando nel paese non c'è un italiano, dico uno, il quale creda nella vittoria, o almeno nella possibilità e utilità della resistenza? E il quale non s'auguri in cuor suo, o apertamente, che la guerra finisca non importa come purché sia il più presto possibile?
> Alcuni colloqui qui a Ponza con dei giovani ufficiali mi hanno letteralmente sgomentato. Non c'è niente in questi giovani, non amore del fascismo e neppure odio, non passione imperialistica, non passione patriottica. Sono soltanto indifferenti. Il fascismo li ha disillusi, depressi, svuotati. L'uomo nuovo tirato su dal fascismo è uno scettico il quale guarda senza un fremito al paese in rovina ed aspetta gli anglo-americani.
> Non so immaginare niente di più tragico.
> La nazione si abbandona: essa è come una foglia in balìa dei venti autunnali.
> Ma non è possibile, no, non è possibile, che lo scetticismo e la viltà della classe dirigente abbiano spento anche nel popolo il senso della virtù, che è poi il senso e la volontà della lotta.
> Niente si può sperare dall'alto.
> Tutto dal basso.
> È il nostro momento. Dobbiamo sfruttare l'evidente debolezza di Mussolini per riprendere contatto col popolo.
> Vostro
> Pietro Nenni

Le sue lettere non arriveranno mai a destinazione ma averle scritte e affidate a un passeggero del Santa Lucia fa temere a Nenni di essere arrestato di nuovo nel momento in cui il direttore del campo dei confinati, Salvatore Vassallo, il 26 luglio lo chiama perentorio prima della libera uscita.

> La mia... cattiva coscienza mi ha fatto credere che fosse per arrestarmi. Infatti avevo consegnato ad un soldato varie lettere politiche per Pertini a Ventotene e per i miei amici di Roma. Nel pomeriggio avevo appreso che il piroscafo cha fa il servizio fra Ponza e Gaeta era stato silurato nei pressi di Ventotene e che l'equipaggio ed i passeggeri erano periti a eccezione del mio soldato - raccolto ferito - e di due marinai. Di lì a supporre che indosso al soldato fossero state trovate le mie lettere e che io potessi essere arrestato non c'era che un passo. L'inusitato appello del direttore me lo ha fatto varcare.

Nenni tira un sospiro di sollievo quando si accorge che con lui sono stati convocati i "pezzi grossi" del campo e che la ragione era la notizia delle "dimissioni" di Mussolini, sostituito da Badoglio. Nonostante la proclamazione della continuità della guerra a fianco dei tedeschi, il clima a Ponza cambia radicalmente: "un'allegria delirante" che coinvolge agenti, soldati, carabinieri e isolani. Il 28 luglio il confinato Nenni assisterà all'arrivo nella frazione di Santa Maria del confinato Mussolini: "trenta anni fa noi eravamo in carcere assieme, legati da un'amicizia che pareva dover sfidare il tempo e le tempeste della vita. Oggi eccoci entrambi confinati nella stessa isola".

Il 4 agosto Nenni sarà liberato. Non c'è più il Santa Lucia, sarà un peschereccio a portarlo a Terracina: "prendendo il largo il peschereccio ha accostato a Santa Maria. Mussolini non era sulla spiaggia e sotto le sue finestre stavano di guardia due reali carabinieri. E dopo tutto non posso non vedere in questo rovesciamento dei ruoli un poco di giustizia".

16. Ventotene. 23 luglio 1943

"Era l'epoca in cui il cerchio di ferro e fuoco si stringeva sempre più intorno all'Italia", scrive Giorgio Braccialarghe.

E ancora:

> Giorno e notte centinaia di bombardieri passavano sopra la nostra testa, alla ricerca di facili bersagli. Da Napoli ci arrivavano il fragore delle esplosioni, il riverbero degli incendi. Non era più una guerra: era un massacro.

Dunque, nelle isole Pontine la guerra si vede e si sente. Basta "scrutare il cielo con la destra aperta a far solecchio", perché il sole picchia forte. Quei punti neri rumorosi sono la guerra ma passano oltre. Si può far finta di niente e fare una vita normale - ricorda il confinato Jacometti. Gli isolani si alzano, mangiano, si coricano e dormono nella più perfetta tranquillità. A nessuno viene in mente di ricorrere ai rifugi quando una squadriglia di aeroplani passa e neppure di ricevere qualche segnalazione del loro andirivieni. Ventotene è rifugio di sfollati; ma sfollare, anche solo nelle grotte, "nunn'è cosa". Fino al 23 luglio 1943. Ore 11.30.

> Il 23 luglio tutto cambia. Era una giornata di sole, un venerdì. Il mare luccicava. Verso le undici e mezzo un po' spostato verso Napoli si incomincia a scorgere il punto nero del piroscafo. E a mezzogiorno meno un minuto o due ecco il rombo dei motori inglesi a sud. Devono essere parecchi, cento almeno.
> Con il sole così a perpendicolo, zanzare d'oro. Sono, secondo il solito, divisi in squadriglie a forma di triangolo. Vanno verso Napoli? Più in su si direbbe. Verso Roma? Vanno a bombardare Roma? Nelle strade affollate le esclamazioni crepitano come razzi. E gli aeroplani passano. A un tratto, da un gruppo che s'era raccolto sul terrapieno davanti alla caserma degli agenti prorompe un grido:

> «Bombardano il piroscafo! Bombardano il piroscafo!».
> È un accorrere precipitoso. I primi arrivati possono assistere al cadere delle ultime bombe: hanno un breve luccichio in aria e sollevano lontani coni d'acqua. Si fa un silenzio generale, vasto molto più dell'isola.
> Il S. Lucia frattanto s'avvicina sbuffando come una caldaia vecchia, con tutta la forza dei suoi motori. Una mezz'ora passa. Ritorneranno di qui gli aeroplani? Verranno a prendersi la preda mancata? Ritornano di qui. Si vedono, sull'orizzonte basso, spuntare come freccine accese. Tutti i piazzali della città confinaria sono martellati di ottocento uomini tutti occhi e tutt'orecchi. No, il battello è fuori della loro rotta. Il respiro sospeso fino adesso fischia fra le labbra aperte e dure.
> Di quello che accade in seguito nessuno più saprebbe dare con esattezza l'ordine della successione; la prima squadriglia è già su Santo Stefano, mitragliatrici sparano, un aeroplano che si trova in testa fa un segnale, un altro si stacca dalla formazione e si abbassa, qualcuno grida:
> «Sparano!».
> Fra le file dei confinati si produce un certo sbandamento, un colpo scroscia, agenti strillano:
> «Ritiratevi! Ritiratevi!»
> Sul dorso roccioso di Santo Stefano, a una ventina di metri davanti al reclusorio, una nuvola di fumo e polvere nasce e si gonfia come un gigantesco fiore bulboso. Ed è tutto.

La testimonianza diretta di Jacometti è vivida e veritiera, perfino in quei passaggi che sembrano stridere con ciò che oggi sappiamo ma che in realtà lo confermano. Sappiamo che gli aerei sono una settantina di bombardieri quadrimotore B17, le "Fortezze volanti" alleate, che da vari giorni sorvolano ripetutamente quello spazio aereo per colpire obiettivi sensibili in terraferma, quella mattina Aquino e il suo aeroporto. Per cui li si vede andare e tornare; e, tornando, sganciare in mare il carico residuo di bombe, co-

me si faceva usualmente per ragioni di sicurezza nell'atterraggio. Piccole navi, come il Santa Lucia, non si bombarderebbero da quote così alte, anche se il rumore e l'incombere delle sagome nere sull'orizzonte poteva far pensare al crepitare di mitragliatrici e ad azioni mirate di attacco.

Non si tratta dunque di un primo tentativo di colpire il Santa Lucia andato a vuoto, da riprovare il giorno successivo. Tra le azioni del 23 e del 24 luglio non c'è un legame logico e consequenziale, se non la necessità strategica di intensificare e allargare il raggio d'azione bellica angloamericana su quel tratto di costa tirrenica, isole comprese.

Alcune bombe cadono, eccome, e Simeone, il comandante del Santa Lucia, a poche miglia da Ventotene, giustamente si sente attaccato e sfodera tutta la sua perizia per evitarle, con una serie di accostate e controaccostate, come per ingannare la mira del nemico; ma lascia inoperoso il cannone di prua, valutando inutile un'azione contraerea contro velivoli così alti in quota. All'arrivo a Ponza fa rapporto all'Autorità marittima locale, che riferisce alla Prefettura di Littoria, tramite il superiore Comando di Gaeta. E prova a ottenere di partire, il giorno dopo, con due ore di ritardo, per non trovarsi in quel tratto di mare nelle ore che gli aerei nemici sembrano preferire per l'attacco.

17. Sul Santa Lucia. 23 luglio 1943

Quel giorno, sul postale, c'è un passeggero speciale, che vive in prima persona lo scampato pericolo. Emma Turchi, moglie del "comunista sovversivo" Giulio Turchi, ha condiviso la sorte del marito, restandogli accanto tra un carcere e un luogo di confino. Il 23 luglio è sul Santa Lucia, in arrivo a Ventotene per un colloquio con lui:

> A bordo i passeggeri di sempre: agenti di polizia, fascisti, abitanti di Ponza e Ventotene; questa volta c'erano in più i tedeschi che avevano un loro presidio a Ventotene; in divisa di tela gialla questi si disposero tutti sovraccoperta. In prossimità di Ventotene udimmo il rumore di una squadriglia di bombardieri inglesi farsi sempre più vicino al piroscafo: li vedemmo quindi abbassarsi, sorpassare, proseguire. Respirammo; poi udimmo il rumore avvicinarsi di nuovo e di nuovo gli aerei abbassarsi e volare quasi rasente sopra di noi. Intuimmo che ci avrebbero bombardato e come conseguenza di tale certezza, a bordo accaddero scene di terrore indimenticabili: chi correva da un capo all'altro del piroscafo, chi strillava, chi invocava i santi, chi imprecava, alcuni uomini si spogliarono e si gettarono in acqua. Fu questione di pochi istanti: le bombe cominciarono a cadere numerose ma fortunatamente nessuna colpì la nave, gli aerei si allontanarono, noi tornammo a respirare e puntammo lo sguardo su Ventotene distante non più di un paio di chilometri, fiduciosi ormai che saremmo arrivati.

Emma Turchi, comprensibilmente, ha visto e soprattutto sentito aerei più incombenti di quanto fossero, anche perché le bombe cadono vicine. Vicine al postale, altre davanti al porto e a Calabattaglia, una su Santo Stefano, ferendo un detenuto, come racconta la comunista Camilla Ravera, confinata a Ventotene:

> Il 23 luglio credemmo di veder avvicinarsi un battello. Pensammo che fosse diretto a Ventotene. Tutti i confinati stavano in attesa, con gli occhi sul mare. Ma non si trattava di un battello: era un veliero, si allontanò, cambiando rotta. In quel momento risuonò improvviso il rombo di aerei inglesi. Pensammo a Napoli, colpita in pieno giorno. Ma un aereo si staccò dalla sua formazione e si abbassò: tememmo che il veliero fosse stato avvistato. L'aereo invece si abbassò chiaramente sull'isola di Santo Stefano. A breve distanza dal reclusorio si levò una nuvola di fumo e polvere: una bomba era caduta su Santo Stefano, ma senza recar danni.

La sera e la notte, nei rifugi ora affollati e nei cameroni dei confinati, ce n'è di cose da raccontare. Il giorno dopo, qualcuno tra i parenti e amici lontani tremerà leggendo sul Bollettino delle località bombardate il nome di Ventotene. Ma il peggio deve ancora arrivare.

18. Ponza - Protville (Tunisia) - Ventotene. 24 luglio 1943

Ponza

È un sabato tipicamente estivo, di sole pieno e mare calmo.

C'è molta animazione al porto di Ponza. Si è dormito poco, perché gli eventi del giorno prima non si scacciano dalla mente facilmente. La giornata è cominciata molto presto. C'è stato un matrimonio, in tempo perché la coppia di sposi novelli si possa imbarcare sul Santa Lucia, primo e ultimo viaggio della loro vita.

Ore 7:30. Dopo la cerimonia, il parroco di Ponza, Luigi Maria Dies, colto da strani presentimenti, si ferma a parlare col comandante Simeone. Il dialogo potrebbe essersi svolto più o meno così:

- Cosimino, non partire, il rischio è troppo grande, dopo quello che è successo ieri.
- Padre, lo so. Ieri ho fatto rapporto e a sera ho anche telefonato alla Capitaneria a Gaeta, per avere un quadro della situazione, dopo i "confetti" piovuti ieri da tutte le parti. Non ci sono allarmi, mi hanno detto, parti pure.
- Cosimino, ma almeno ritardare l'orario di partenza, che è noto a tutti da Formia a Salerno?
- "Puntuale alle 8:00, come sempre? Non converrebbe rinviare di due ore la partenza?", ho chiesto al Maggiore di Porto Gerolamo Sanfilippo, "Certo, alle 8.00 puntuale - mi ha risposto - e guardandomi negli occhi ha aggiunto: "lei sa meglio di me che da quando c'è Mussolini treni e navi partono e arrivano in orario!"
- Non più, non più da quando c'è la guerra, Cosimino, anche se sai che io sono più rispettoso di te del nostro Duce, mentre qualche volta ti ho sentito ascoltare una certa radio... Ma tu hai la responsabilità di tante vite innocenti. Non ci pensi?
- Ci penso Padre, ci penso, ma ho una responsabilità anche verso il ruolo che porto: critico, sì, disertore, mai. Il dovere, Padre, il dovere!

Quando tutto sarà finito, quella stessa Capitaneria di porto firmerà l'inchiesta sommaria sull'affondamento del Santa Lucia e rilascerà alla figlia del comandante Simeone, Anna, un documento da cui risulta che il padre è morto "per cause naturali".

Torniamo a Ponza, sul molo che oggi si chiama "Santa Lucia". L'imbarco ha sempre un che di festoso, o di triste. In più, stavolta, c'è qualche malcelata inquietudine, anche perché, oltre che dal cielo, bisogna guardarsi dalle mine vaganti sul mare. Qualcuno si affretta in ansia, pensando che possa essere l'ultimo imbarco utile per tornare in terraferma, ora che le isole sembrano più un rischio che un riparo.

Il postale parte in orario, circa alle 8:00, e punta su Ventotene con i suoi flemmatici 8 nodi di velocità.

Protville

Alla base aerea inglese era una solita, scontata, mattina dal caldo insopportabile. Lì, a Protville, quel luglio era diventato rovente, almeno per il calore. Ogni tanto, dal mare, una bava di vento ma poco, troppo poco per portare sollievo.

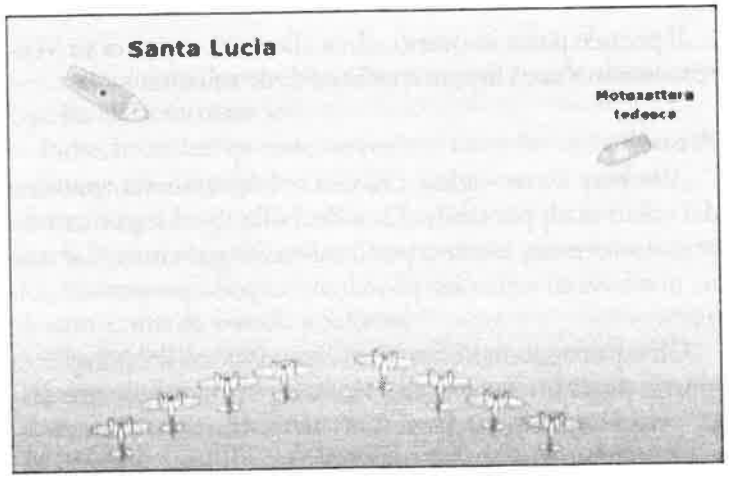
Gli equipaggi erano usciti in ricognizione il 22 luglio, il giorno dopo invece avevano riposato e nulla sapevano delle "vivaci" e molteplici azioni belliche che il 23 luglio avevano movimentato quel tratto di mare di competenza dei

loro pattugliamenti. Ma le ultime missioni non avevano soddisfatto il comandante, il tenente colonnello J. Lee Evans, che aveva radunato la squadra incitandola, presumibilmente, con un discorso duro: oggi non sono ammessi sbagli, la guerra è a una stretta decisiva e secondo l'*Intelligence* le barche tra le isole e la costa possono portare carichi importanti, uomini, armi, carburante, anche quando non sembra. Si parte alle otto, non sappiamo mai prima quali bersagli dovremo colpire ma, se troviamo qualcosa in mare, poi non deve esserci più. E senza fare domande.

Dal "Registro delle operazioni della Royal Air Force" posso ricostruire la successione delle azioni d'attacco, guidate dal comandante Evans, che ha la sigla Q.

Ore 8:08

Una squadriglia di otto aerei, quattro caccia e quattro siluranti, si prepara a decollare per una ricognizione armata standard: in silenzio, e in silenzio avviano il rullaggio e si alzano in volo. Solo il rumore dei motori che ti penetra nel cervello. Fortuna che non si deve pensare. Solo guardare, guidare e, all'occorrenza, sparare. La rotta è sempre la stessa e li porta nel golfo di Napoli in due ore scarse.



Ore 9:58

Viene avvistata una piccola goletta, un motoveliero a due alberi, nelle acque di Ventotene. Parte immediato l'ordine di attacco. Uno dei caccia si abbassa, bastano poche sventagliate di mitragliatrice e la goletta affonda. Qualcuno muore, non sappiamo chi. Non riesco ad andare oltre senza fermarmi a pensare che questi morti sono senza nome, senza volto, senza storia. E senza memoria, cancellata da una tragedia più grande avvenuta dieci minuti dopo. E non mi sembra giusto.

Dal Registro: "Isola di Ventotene, piccola goletta attaccata a cannonate e lasciata affondare".

Ore 10:02

Compaiono quasi contemporaneamente altri due obiettivi che vale la pena colpire, tipici *target of opportunity*. Due miglia a nord-nordest di Ventotene, il Santa Lucia si avvicina con rotta 90°, trascinando le sue 452 tonnellate di stazza con i suoi tranquilli otto nodi di velocità. Gli aviatori entrano in fibrillazione: la giudicano una motonave tra le 1500 e le 2000 tonnellate. Il sole, i riflessi, la distanza fanno di questi scherzi ma, in piena luce, non può sfuggire la livrea grigia della nave e soprattutto quel cannoncino che svetta scuro a prua. L'avrebbero attaccata comunque, come avevano fatto poco prima con una semplice barca a vela, ma così l'obiettivo diventa più interessante. E non è il solo. Tra il Santa Lucia e l'isola c'è un'altra nave nemica, una motozattera tedesca armata, una barca a chiglia piatta, con la sigla F212, che rifornisce il presidio tedesco di Ventotene.

Il comandante Evans (Q), coadiuvato dal sergente P. Tuhill, decide in pochi istanti di dividere in due la squadriglia: due caccia ai lati (Q e R) e due siluranti al centro (F e G) per la nave, gli altri quattro (A, D, X, W) per il pontone tedesco, nella stessa formazione. L'equipaggio del caccia R è composto dall'Ufficiale S. Cowan e dal sergente A. Crawford.

Ore 10:08

Mentre i due caccia Q e R mitragliano il Santa Lucia per neutralizzare il cannoncino, costringendo tutti a rifugiarsi sotto coperta, G attacca con un primo siluro, che fallisce il bersaglio per un'accostata improvvisa del piroscafo. Tocca ora a F, comandato dal *Warrant Officer* A. Thompson, navigatore il sergente Craven: scende a pelo d'acqua, sgancia il siluro e colpisce il centro della nave, che salta in aria con una violenta esplosione, si spezza in due in una nuvola di fumo marrone scuro e affonda in 28 secondi.

Contemporaneamente, gli altri quattro aerei attaccano a colpi di mitragliatrice la motozattera, che risponde debolmente al fuoco. Pensano di averla incendiata e messa fuori combattimento ma sbagliano: il pontone subisce pochi danni e sarà il primo a prestare soccorso al Santa Lucia. Così, ironia della sorte, l'obiettivo militare armato viene risparmiato, l'obiettivo civile semidisarmato viene distrutto, col suo carico di 70 vite. Non risultano morti o dispersi tra i tedeschi della motozattera.

Il 47° Stormo (per gentile concessione di Owen Clark)

Dal Registro: "A nord dell'isola di Ventotene una motonave di tipo costiero 1500/2000 tonnellate, rotta 90°, 8 nodi. Il capoformazione (Q) ordina a (G) e (F) di attaccare, dato che più avanti è stata individuata un'altra nave. (G) e (F) attaccano da dritta tra l'isola e la nave. Il siluro di (F) va a segno a mezzanave. (G) fallisce il bersaglio".

Ore 10:09

Dopo l'azione il ritorno è immediato, il carburante basta appena per raggiungere la base. La squadriglia atterra alle 11.50. Missione compiuta. Protville aspetta gli avieri che sono negli hangar già prima del pranzo.

Il maggiore Thompson va subito a rapporto: "Ottimo lavoro, maggiore. C'erano tre navi nemiche, ora non ci sono più. A riposo per quattro giorni. La prossima missione sarà il 29 luglio".

Ventotene

Ore 10:02-10:08

I *Beaufighter* attaccano il pontone tedesco e il Santa Lucia, che si trova a circa due miglia per 350° da Ventotene.

L'attacco è fulmineo, durerà in tutto sei minuti. Il comandante Simeone deve prendere una decisione nel momento in cui li vede spuntare all'improvviso da dietro l'isola e sente il frastuono dei motori e il primo crepitare delle mitragliatrici. Non è la prima volta e l'esperienza gli dice che l'unica cosa da fare per salvare vite è mandare tutti sottocoperta. L'ordine è immediato, perentorio, e viene eseguito da chi non è stato ancora colpito. Il comandante prova a portare la nave in un tratto di mare più riparato, spinge i motori al massimo e ordina al timoniere di accostare il più possibile a Parata Grande, per offrire meno bersaglio al nemico e trovare acque più basse.

Il comandante fa tutto quello che può e deve fare; di fronte a un attacco così repentino non ha il tempo di pensare ad altro che a governare la nave sotto il fuoco nemico.

I sette membri dell'equipaggio militare non hanno il tempo di raggiungere il cannoncino e armarlo - cosa che, data l'avventura del giorno prima, sarebbe stato opportuno fare in anticipo. Qualcuno di loro potrebbe averci provato ed essere stato ferito o ucciso dai colpi della mitragliatrice. Non lo sappiamo. Sappiamo che tutti, come ci racconterà uno degli scampati, si sono affollati sottocoperta per ripararsi dai proiettili.

Possiamo immaginare le urla, le imprecazioni, le invocazioni, i colpi acuti sulle lamiere della nave, quelli sordi sulle panche e sulle parti in legno, mentre fumo, schegge e urla si mescolano in un crescendo che termina con un unico scoppio, del siluro che colpisce e della nave che esplode, proiettando la caldaia a un chilometro di distanza, si spezza in due e affonda in 28 secondi, in una nuvola di fumo marrone scuro.

Dall'isola, come emerge da tutte le testimonianze, è difficile avere uno sguardo d'insieme sulle due azioni simultanee. Jacometti sta leggendo all'ombra di un camerone sul piazzale inferiore. Ha di fronte Punta Eolo e vede a destra, sul mare a due o tre miglia dalla costa, il pontone tedesco in arrivo da Napoli, "tozzo, basso, lungo". La quiete si rompe all'improvviso:

> A un tratto si produce un frastuono lì per lì incomprensibile e come un uccellaccio scuro, spunta, di dietro a Punta Eolo, a non più di cinquanta metri d'altezza, un aeroplano seguito da altri aeroplani che si direbbe gli diano la caccia. Sono cinque, sei, sette. Filano diritto sul pontone e sparano. L'acqua del mare si direbbe piena di ranocchi. Uno, più basso degli altri, che sfiora quasi le onde, lancia un gran tubo corruscante. Il pontone, come afferrato da una mano protettrice, gira su se stesso fino a mettersi in linea perpendicolare e spara. Qualcosa gli sguscia via sulla destra. E gli aeroplani, proprio come uccellacci che giochino a rincorrersi, s'alzano già verso l'azzurro, vi si affondano, in pochi minuti spariscono. Che è successo?

È successo che l'attacco a sorpresa, con gli aerei a bassissima quota visibili solo all'ultimo momento, è riuscito e l'esito è quello che Jacometti ancora non sa, perché il Santa Lucia rimane fuori dalla sua vista. Non sa che la squadriglia di otto aerei si è divisa i compiti, non sa che il "gran tubo corruscante" non è destinato al pontone tedesco ma è uno dei due siluri lanciati contro il postale. Lo saprà da qualcuno che vede "sbracciare e correre giù dal cimitero: grida qualche cosa. Che cosa grida?". Eccolo quel qualcuno, qualcuno che dall'alto ha visto tutto.

Il piccolo Benito Malingieri aveva quindici anni e lavorava duro. A Ventotene c'erano solo due strade per un "senza futuro" come lui: l'acqua o il monte. Ma per l'acqua bisogna esserci portati o bisogna avere qualcuno che ti porta. Altrimenti fa solo paura, e tanta. Allora il monte, e i campi, e i filari delle viti. Quel giorno era agli oliveti di Punta Pascone a tagliare fascine per la vendemmia, lavoro faticoso ma semplice. Ci si alza presto, una zuppa di latte e poi via su per i sentieri. Si torna poi a sera, magari al limitar del buio. Una zuppa e via a letto che si è stanchi assai.

Tra una fascina e l'altra, Benito aveva tempo, e molto, per pensare. E anche per guardare la natura. Soprattutto sentiva un gran caldo.

All'improvviso il rumore delle mitragliate. Il postale, era il giorno del postale, quello lo sapeva, e anche che c'era una guerra, quello l'aveva capito! Poi un boato - ha raccontato - e a galla rimase solo un salvagente: "le mie orecchie udirono grida, ma attorno non c'era nessuno". Aerei in cielo e poi più nulla. Si mise a correre allora in discesa, verso il paese, verso il porto, verso gli uomini che si stavano radunando. Con lui corre anche Giuseppe Gargiulo, un altro ragazzo che stava raccogliendo erba per i conigli e aveva sentito lo scoppio. Benito arrivò senza fiato e cominciò a urlare: *'U vapore! Agg' viste fuoche e fumme. Nun 'nce sta cchiu niente a mmare, 'u vapore... aiute!*

Benito è cresciuto, ha conosciuto, amato e scelto l'acqua.

È diventato *'u re d' 'a ricciola*, un mito tra i ristoratori di Ventotene. Ma quell'orrore non l'ha mai dimenticato.

Benito non è l'unico a lanciare l'allarme. Anche il personale del semaforo della Marina Militare vede la scena e dà l'allerta per disporre i soccorsi.

Ma ci sono altri testimoni. Altiero Spinelli è uno dei confinati di Ventotene più illustri, assiste al siluramento dallo stesso angolo visuale del suo compagno di confino, Jacometti, ma un poco più in alto, dal campo dove coltiva patate e alleva prima polli e poi conigli:

> Un mattino, da dietro l'alta parete dello strapiombo sul quale si stendeva il mio campo di patate, improvviso, basso, veloce, facendo pensare a un lupo all'assalto, sbucò un aereo con i colori della RAF. Qualche servizio di spionaggio doveva aver segnalato la presenza della chiatta corazzata che riforniva il reparto tedesco dell'isola. Il capitano della chiatta decise coraggiosamente di tener testa al nemico, e uscì dalla caletta dove stava acquattato, prendendo il largo e scambiando raffiche di mitragliatrice col velivolo. Era visibile sul mare la traccia dei proiettili provenienti dall'aereo: colpivano l'acqua, crepitavano sulla saracinesca che copriva il battello e tornavano a colpire l'acqua. L'aereo sorpassò la nave, fece un largo giro e si diresse ancora una volta contro di essa. Il capitano tedesco calcolando da che parte l'aereo sarebbe tornato all'assalto gli aveva voltato contro la prua presentandosi defilato per offrire il più stretto bersaglio possibile. Vedemmo il siluro staccarsi dall'aereo, entrare nell'acqua e comprendemmo che era passato accanto alla nave tedesca senza averla toccata. Il pilota inglese, avendo un secondo siluro, iniziò la ripetizione della manovra. Ma nel frattempo da dietro lo stesso promontorio dal quale era venuto poco prima il caccia spuntò il "Santa Lucia".

Spinelli, dal suo punto di vista di testimone diretto, e dunque parziale, come per tutte le memorie di eventi di

brevissima durata, ci dice due cose: la prima, corrispondente al *focus* della sua attenzione, configura come un piccolo duello lo scontro tra il *Beaufighter* e il pontone tedesco, mentre la fine del Santa Lucia sfugge alla sua visione diretta e sembra quasi essere la vittima casuale di un siluro che ha mancato il suo vero bersaglio.

La confinata Camilla Ravera fa un racconto più sintetico ma esprime subito il significato tragico che la fine del "nostro piroscafo" ha per tutti i confinati:

> Gli aerei si allontanano, il mare si richiude sul battello e riappare, calmo e azzurrissimo. Il nostro piroscafo, spaccato in due, è sparito. Portava sessanta persone, tra passeggeri ed equipaggio, nessun confinato. Si salvarono soltanto quattro feriti. Nella notte il mare incominciò a restituire i cadaveri degli altri viaggiatori. L'unico filo che ci legava al continente e al nostro mondo di affetti e ansietà s'era spezzato.

Il Santa Lucia, per i confinati, non era lo strumento di cui il fascismo si serviva per privarli della libertà, il simbolo, con il suo cannoncino e il suo pezzo di equipaggio militarizzato, della vocazione guerriera e oppressiva del regime. Era invece il filo che li legava al mondo dei loro affetti e delle loro speranze. Era, come dice Jacometti, "uno dei tre fili che ci legano al continente - la vita - gli altri due essendo la posta e i giornali". Gli occhi dei confinati guardano sempre il mare: anche per loro, come per gli isolani, il Santa Lucia è molto di più di una nave, è un archetipo, è "la nave favolosa disegnata nella mente dalla lunga attesa di quegli anni... noi guardavamo il mare con la ferma determinazione di passarlo, di raggiungere i nostri compagni di azione e di lotta", dice Camilla Ravera. Ora che la nave favolosa non c'è più, il suo disegno svanisce nella mente dei confinati, come le lettere di Nenni slavate dall'acqua marina insieme a tutta la posta del 24 luglio 1943.

Non credo di aver bisogno di altre parole per dimostra-

re che la fine del Santa Lucia riguarda i confinati non meno degli isolani, pur non toccandoli negli affetti più cari.

19. Santa Lucia, i nomi sulla tomba in fondo al mare

Sulla nave ci sono settanta persone. Sessantacinque morti che diventano sessantasei con il comandante Simeone, portato in gravi condizioni all'ospedale militare di Napoli, dove morirà due giorni dopo. Quattro superstiti.

La Questura di Littoria, il 25 luglio 1943, si preoccupa di riferire al Capo della Polizia, alla Direzione Generale Protezione Antiaerea, al Gabinetto del ministero dell'Interno e all'Ispettorato dei Servizi di Guerra che non ci sono confinati tra i passeggeri, né addetti alla polizia confinaria; ci sono invece ben 15 carabinieri in licenza agricola, cinque soldati e quattro finanzieri in licenza.

Ho deciso di riprodurre qui l'elenco ufficiale delle vittime, così come è stato compilato a Gaeta il 30 luglio 1943 dal Maggiore di Porto Girolamo Sanfilippo, comandante della locale Capitaneria. Lo considero una forma di restituzione, essendo stato inoltrato ai familiari dei morti solo nel luglio del 2008, e un'iscrizione su una tomba virtuale da immaginare collocata sul relitto del Santa Lucia.

ELENCO DEL PERSONALE CIVILE FACENTE PARTE DELL'EQUIPAGGIO DEL PIROSCAFO SANTA LUCIA

1. Capitano di Lungo Corso, Comandante SIMEONE Cosmo, classe 1888, iscritto alla matricola 7689 della Gente di Mare di Prima categoria presso la Capitaneria di porto di Gaeta
2. Primo Ufficiale ROMANO Mario, classe 1898, matricola 41344 di Castellammare di Stabia
3. Primo Macchinista TERLIZZI Vito, classe 1889, matricola 71572 di Napoli

4. Nostromo DE ANGELIS Antonio, classe 1893, matricola 49064 di Napoli
5. Caporale di macchina BRUNO Luigi, classe 1906, matricola 67038 di Napoli
6. Marinaio SFERZA Edoardo, classe 1881, matricola 31145 di Torre del Greco
7. Marinaio ESPOSITO Francesco, classe 1896, matricola 41198 di Castellammare di Stabia
8. Marinaio STIANO Luigi, classe 1897, matricola 13509 di Torre del Greco
9. Mozzo GOLLEA Antonino, classe 1910, matricola 45410 di Castellammare di Stabia
10. Fuochista IACONO Aniello, classe 1891, matricola 52293 di Napoli
11. Fuochista D'ESPOSITO Giuseppe, classe 1902, matricola 42793 di Castellammare di Stabia
12. Carbonaio CARCATELLA Ernesto, classe 1892, matricola 64467 di Napoli
13. Carbonaio ALBANELLI Ettore, classe 1904, matricola 71812 di Napoli
14. Carbonaio DI MASO Raffaele, classe 1915, matricola 77946 di Napoli
15. Cameriere AMENDOLA Francesco, classe 1894, matricola 62729 di Napoli
16. Cameriere DI FRAIA Luigi, classe 1909, matricola 69946 di Napoli

ELENCO DEL PERSONALE MILITARE FACENTE PARTE DELL'ARMAMENTO DIFENSIVO DEL PIROSCAFO SANTA LUCIA

1. Capo Cannoniere 3° Classe VISAI Federico, classe 1909, matricola 14990
2. Sergente Cannoniere PARASCANDOLO Carmine, classe 1912, matricola 74695
3. Sergente Cannoniere RICCIO Giuseppe, classe 1914, matricola 74514

4. Sergente Cannoniere MANZO Vincenzo, classe 1915, matricola 37250
5. Sottocapo Cannoniere ILLARDO Giuseppe, classe 1914, matricola 74287
6. Sottocapo Cannoniere ACCARINO Francesco, classe 1915, matricola 12370
7. Marinaio MAGGIACOMO Luigi, classe 1917, matricola 46034

ELENCO DEI PASSEGGERI PARTITI COL POSTALE SANTA LUCIA IL MATTINO DEL 24 LUGLIO 1943

1. VITIELLO Silverio di Francesco e di Farese Marianna nato a Ponza 8/12/1908
2. GALANO Antonietta di Pietro e di Pagano Concetta, Ponza 22/5/1926
3. PIRO Vincenzo fu Salvatore e di Tagliamonte Grazia, Olbia 24/5/1918
4. DE FILIPPIS Elena, coniugata PIRO
5. MISURACA Rosalia fu Salvatore e fu Abete Maria, Ponza 10/2/1882
6. VITIELLO Anna di Biagio e Misuraca Rosalia, Ponza 30/1/1921
7. GUARINO Silverio fu Aniello e di Califano Civita, Ponza 29/9/1917
8. IODICE Libera da Ischia
9. IODICE Luisa da Ischia
10. ONORATO Silverio fu Vincenzo da Ponza
11. FEOLA Silverio fu Isidoro e di Di Meglio Maria Rosa, Ponza 21/2/1913
12. SANDOLO Benedetto di Salvatore e di Aprea Maria, Ponza 26/9/1908
13. ROMANO Pasquale di Giuseppe e fu Castaldi Francesca, Ventotene 12/1/1895
14. ROMANO Carmine di Francesco e di Aversano Maria Candita, Ponza 8/1/1912
15. MAZZELLA Emiliano di Silverio

16. MARTINI Vincenzo di Giacinto e fu Martini Anna Maria, Sutri 8/9/1899
17. LORETTI Vittorio di Bernardino e di Santi Zenaide, Selci Sabino 17/6/1895
18. FANFARILLO Sisto fu Biagio e di Cianfrocca Maria Giuseppa, Alatri 13/9/1904
19. CICCARELLA Ulivetto fu Domenico e fu Berardi Caterina, Produro 23/9/1906
20. TOMMASIELLO Sisto fu Antonio e di La Torre Arcangela, San Paolo del Brasile, 22/8/1907
21. NALLI Francesco fu Luigi e fu Felici Famosa, Morolo 4/10/1907
22. BONAMORE Umberto di Alessandro e di D'Aquino Fortunata, Gallicano nel Lazio 18/8/1922
23. REALACCI Mario di Tommaso e fu Tornesi Emilia, Vallecorsa 1/12/1904
24. PROVVIDENTI Antonio di Luigi e di Licursi Marianna, Ururi 23/8/1921
25. VARLESE Valentino fu Giuseppe e fu D'Alessandro Maria Giuseppa, Cassino 25/5/1904
26. CARINGI Luigi di Antonio e fu Alonzi Restituta, Sora 7/5/1904
27. PARRICELLI Giovanni di Luigi e fu Ragozzino Maria Rosa, Macerata Campania 26/11/1900
28. GINELLI Giuseppe
29. GINESTRA Antonio
30. GIANNOTTA Michele di Vito e di Mangini Elisabetta, Putignano 4/5/1909
31. VERDINO Salvatore di N.N., Caltagirone 29/9/1895
32. BALZERANO Nicola di Arcangelo e di Testa Maria Assunta, Fabrica di Roma 5/12/1910
33. PONTI Giovanni di Carmelo e di D'Alessio Maddalena, Soriano del Cimino 27/12/1910
34. DE BERNATI Ettore fu Federico, Gallipoli 1886
35. CAPUANO Giuseppe di Giovanni, Bacoli 22/3/1916
36. CONTE Teodorico fu Serafino e di Bernardo Caterina, Roma 23/10/1909

37. INSERRA Luigi fu Pietro e di Cerniglia Carmela, Siracusa 3/3/1916
38. TUCCIARELLI Vincenzo di Cataldo e di Pazziosi Antonia, Villa Santo Stefano 8/8/1910
39. STIMA Lucia di Eduardo e di Vitiello Maria Salva, Ponza 21/9/1920
40. CHIOCCA Vincenzo di Gennaro e di Grieco Rosalia, Pozzuoli 3/1/1914
41. LOFFREDO Salvatore fu Francesco, Sessa Aurunca 30/4/1913
42. SASSO Silvio fu Francesco, Sessa Aurunca 12/6/1905
43. CARROCCI Romolo di N.N. e di Carrocci Setina, Roma 17/4/1909

20. I soccorsi. I superstiti

Il primo a prestare soccorso è il pontone tedesco che i *Beaufighter* hanno appena danneggiato: accenna a rientrare in porto, poi vira verso Punta Eolo a portare aiuto. Jacometti non si lascia sfuggire l'occasione per un moto di stizza, che suona come l'ennesima dichiarazione d'amore per il Santa Lucia:

> Fatalità del destino! Quei macachi d'aviatori inglesi hanno colpito il nostro piroscafo tagliando l'unico filo che ci legava al continente - il nostro cordone ombelicale - e facendoci correre il rischio di morire di fame, e hanno mancato il pontone tedesco che portava all'isola quattro cannoncini contraerei!

Si muovono dal porto le barche che aspettavano il postale per lo scarico, arrivano due motopescherecci, uno di Gaeta, l'altro di Ponza, il motoscafo Medolino (MAS n.13) della Pubblica Sicurezza di Ventotene e un aereo da idrosoccorso, inviato dalla Marina Militare di Napoli, che trasporta in ospedale il comandante Simeone e i due feriti,

Luigi Ruocco e Fernando Capoccioni. Due navi militari, la corvetta Euterpe e la torpediniera Ardimentoso, faranno lunghe ricognizioni alla ricerca dei corpi.

Dallo stesso elenco ufficiale riproduco i nomi dei superstiti:

Giovanotto RUOCCO Luigi, classe 1904, matricola 42495 di Castellammare di Stabia

APREA Francesco di Luigi e di Balzato Maria Giuseppa, Ponza 30/5/1914

MORETTI Vincenzo di Giuseppe e di Fantoni Anna Maria, Palestrina 10/8/1920

CAPOCCIONI Fernando di N.N. e di Capoccioni Teresa, Roma 11/8/1909

21. Le storie: i salvati

L'unico superstite dell'equipaggio civile è il marinaio **Luigi Ruocco**, sbalzato in mare dal ponte inferiore, sopravvissuto con gravi ferite. Intervistato sedici anni dopo, darà l'unica testimonianza del momento fatale:

> Uno scoppio terribile, grida di spavento e mi trovai in mare, con la testa che sanguinava e un braccio fuori uso, gli aeroplani inglesi volteggiavano ancora a bassa quota, ma il loro rombo non riuscì a coprire le grida di quegli ottanta disgraziati. Il "Santa Lucia" finì sotto in un minuto e mezzo, e vi fu un grande silenzio subito dopo. Avevo visto in mare qualcuno, qualche testa, qualche braccio che si agitava: una decina al massimo, scaraventati in acqua dallo spostamento d'aria, come me. Ma il gran gorgo li risucchiò, io stesso non so come feci a tenermi a galla. Gli altri non avevano fatto in tempo a buttarsi: s'erano tutti rifugiati di sotto, e saranno ancora lì dentro!

Luigi Ruocco racconterà anche di due coppie di giovani

Vincenzo Piro

Elena De Filippis

sposi imbarcati a Ponza, provenienti da Ischia e dalla terraferma. Una delle due risponde ai suoi auguri donandogli un sacchettino con tre confetti e due nomi, **Vincenzo Piro ed Elena De Filippis**. Ruocco ritroverà i confetti nella tasca dei pantaloni, reindossati dopo un mese di ricovero in ospedale.

Dell'equipaggio militare, addetto alla difesa della nave e all'uso del cannoncino, non si è salvato nessuno, mentre sono sopravvissuti tre passeggeri:

Francesco Aprea è l'uomo dei tre naufragi, il fortunato che si era salvato dall'affondamento dell'incrociatore Zara nel marzo '41, dal Santa Lucia si getta in mare e sopravvive e infine si salva ancora, per dieci ore aggrappato a un relitto, nel naufragio, presso Santa Margherita Ligure, del San Silverio, dove era imbarcato come motorista. Mirella Romano testimonia che morirà in un quarto naufragio, un'uscita in mare per diletto, non per lavoro.

Il carabiniere ventitreenne **Vincenzo Moretti**, di stanza a Ponza, aveva ottenuto una "licenza agricola" per recarsi ad aiutare la famiglia nella raccolta del grano. Si salva perché, a causa della ressa, preferisce non rifugiarsi sottocoperta, corre istintivamente a poppa e si ritrova in acqua. Non sa nuotare ma si aggrappa a un relitto e viene raccolto incolume. Mirella Romano lo incontra nel 2008, unico superstite ritrovato grazie alla sua infaticabile opera di ricerca.

Mi ha colpito questo singolare aspetto della nostra storia: gli scomparsi in mare, tranne due, non sono stati ritrovati, e sono a lungo spariti da ogni anagrafe, dei vivi e dei morti; ma anche i superstiti sono scomparsi, come se non volessero farsi trovare, e per ritrovarne uno c'è voluta tutta la tenacia di Mirella Romano.

Fernando Capoccioni, fante, ferito alle gambe e ricoverato a Napoli, muore nel 1964. Probabilmente è l'uomo di fiducia "messaggero" di Nenni e forse per questo è sparito, preferendo uscire di scena col suo ingombrante segreto.

22. Alcune storie: i sommersi

Cosimo Simeone, comandante del Santa Lucia

Il comandante Cosimo Simeone, nato a Gaeta nel 1888, era uno di quei marinai che, per dirla col Joseph Conrad di *Cuore di tenebra*, la casa – la nave – se la portano sempre

Il comandante Cosimo Simeone, da giovane e nella divisa bianca di comandante del Santa Lucia.

dietro; e con essa il loro paese – il mare. A 55 anni, però, dopo una lunga esperienza di navigazione, è forse arrivato a un'età in cui si cercano meno avventure e più soste nel porto della famiglia. Tre volte a settimana torna a casa dal solito giro. Gli capita forse di ricordare il naufragio del 1917 in Atlantico, a causa di una mina tedesca: due giorni in balia della tempesta, salvato dalla sua giovane tempra e da una piccola unità inglese che lo raccoglie allo stremo delle forze. Rimarrà la gratitudine per gli inglesi che gli hanno salvato la vita, gli stessi che ventisei anni dopo gliela toglieranno affondando la sua nave.

Capitano di lungo corso, come il padre, gode della stima di tutti gli isolani, in particolare degli ormeggiatori di Ventotene che sono in grado di apprezzarne la perizia quando c'è da scegliere, a seconda del vento, dove sia meglio gettare l'ancora.

Quel 24 luglio viene sbalzato in mare dall'alto del ponte di comando, gravemente ferito. Morirà due giorni dopo all'ospedale militare di Napoli, assistito dalla moglie Marianna, che non smetterà di raccontare alla figlia Anna che la preoccupazione del comandante, sofferente ma lucido, era sapere la sorte dell'equipaggio e dei passeggeri.

Carmine Romano

Carmine Romano è un finanziere di mare, nato a Ponza nel 1912 da una famiglia contadina che lavorava duramente le terre argillose della contigua isola di Palmarola. Un bel ragazzo, alto, aitante, la cui abilità nel nuoto lo fece scegliere come comparsa nel film "Naufraghi", in quel di Genova. Si sposa a ventotto anni con la ponzese Ida Aversano e ottiene la sede di Gaeta. Nel 1941 nasce Mirella e la famiglia si trasferisce a Ponza, che pareva

un luogo più sicuro. Nei primi mesi del '43 Carmine si dedica alle cure del padre, gravemente malato, ottenendo una licenza, prorogata fino al 23 luglio; il padre si aggrava ulteriormente e Carmine chiede al Comando di Gaeta un'altra proroga ma, nel trambusto di quei due fatidici giorni, la concessione della proroga rimane chiusa in un cassetto e Carmine si imbarca per l'ultimo viaggio.

Ettore Albanelli

Luigi Stiano

Ettore Albanelli, napoletano, nato nel 1904, nell'equipaggio è l'addetto al carbone, l'abbiamo già incontrato a Ischia, dove è sfollato ospite dell'amico **Luigi Stiano**, anch'egli marinaio sul Santa Lucia: moriranno insieme. Il corpo di Albanelli riaffiora e viene recuperato, ancora con la tuta da lavoro e le iniziali ricamate sul taschino; l'autopsia mostra che la morte è dovuta a colpi di mitragliatrice alla testa. Il suo corpo riposa nel cimitero di Ischia dall'ottobre 1949.

L'altro corpo recuperato è quello del fuochista **Giuseppe D'Esposito**, nato a Castellammare di Stabia nel 1902.

Luigi Bruno, nato a Napoli nel 1906, caporale di macchina, sostituisce Giovanni Pettorino e dal 25 luglio avrebbe iniziato una lunga licenza da trascorrere a Ischia con la famiglia.

Antonio De Angelis, nato a Ischia nel 1893, pescatore,

Luigi Bruno

Antonio De Angelis

poi marinaio, promosso nostromo nel 1929. Abile nei lavori manuali, capace organizzatore, sempre in movimento, lo chiamano *aceno 'e pepe* per la sua vitalità.

Carmine Parascandolo, nato a Ischia nel 1912, cannoniere, barbiere a Ischia in via Roma.

Le sorelle **Luisa e Libera Iodice**, di Ischia Ponte. Luisa, nata a Ischia nel 1923, è fidanzata con un ponzese, Silverio Guarino, e si è recata a Ponza a conoscere la suocera, accompagnata dalla sorella Libera, più grande di sei anni. Portava con sé sul Santa Lucia una macchina da cucire, il corredo e gioielli donati dalla madre del futuro marito.

Lucia Stimma e Vincenzo Chiocca si sono sposati a Ponza il 24 mattina presto.

Lucia Stimma

Luisa Iodice

23. La storia di Giovanni Pettorino

Giovanni Pettorino, nato a Ischia nel 1880, dal Libretto matricolare risulta mozzo fuochista già a 15 anni, poi fuochista e Capo fuochista dal giugno 1906, per la precisione "autorizzato a dirigere macchine di forza non superiore a 150 cavalli indicati su piroscafi addetti al traffico lungo le coste dello Stato e macchine di piroscafi rimorchiatori".

Giovanni Pettorino

Dall'agosto del 1931 è Capo fuochista sul Frisio e sul Mergellina, comandati da Gabriele Cacace. Cominciano lunghi anni di esperienza su e giù per il Golfo, che non ha più segreti per Giovanni. Cambiano le navi - il Partenope, il Capri, il Principessa Mafalda (niente a che vedere con l'omonimo transatlantico, naufragato nel 1927, definito il "Titanic italiano"), il Baia, il Principessa Elena. Cambiano i comandanti ma il Capo fuochista è sempre lui: sul Regina Elena, nel giugno 1933, il primo incontro col comandante Cosimo Simeone; a ottobre il primo imbarco sul Santa Lucia, in quell'occasione comandato da Armando Galassetti, poi da Gabriele Cacace, il suo primo comandante nelle acque del Golfo, in un rapporto di reciproca fiducia dal 1931. Navi e comandanti che si alternano nelle comunicazioni tra le isole, sempre con Giovanni Capo fuochista.

Il 17 marzo 1941 compare sul Libretto, alla voce "Ricompense per azioni meritorie", che il ministero delle Comunicazioni gli ha conferito il 26 gennaio 1933 "la medaglia d'onore per lunga navigazione".

Scoppiata la guerra, tra il '40 e il '41 viaggia più volte da Napoli a Gaeta e ritorno. L'ultimo imbarco registrato nel

Mod. 6.

...rtimento Marittimo — Circondario Marittimo

...APOLI di NAPOLI

...RINA MERCANTILE ITALIANA

LIBRETTO DI MATRICOLAZIONE

Pettorino Giovanni

di Felice e di Cotrogno Raffaele

a Ischia il 8.10.1880

...ciliato a ... e inscritto

... matricola della gente di mare del compartimento ma-

...mo di NAPOLI in qualità di mozzo

al 37250.

CONTRASSEGNI

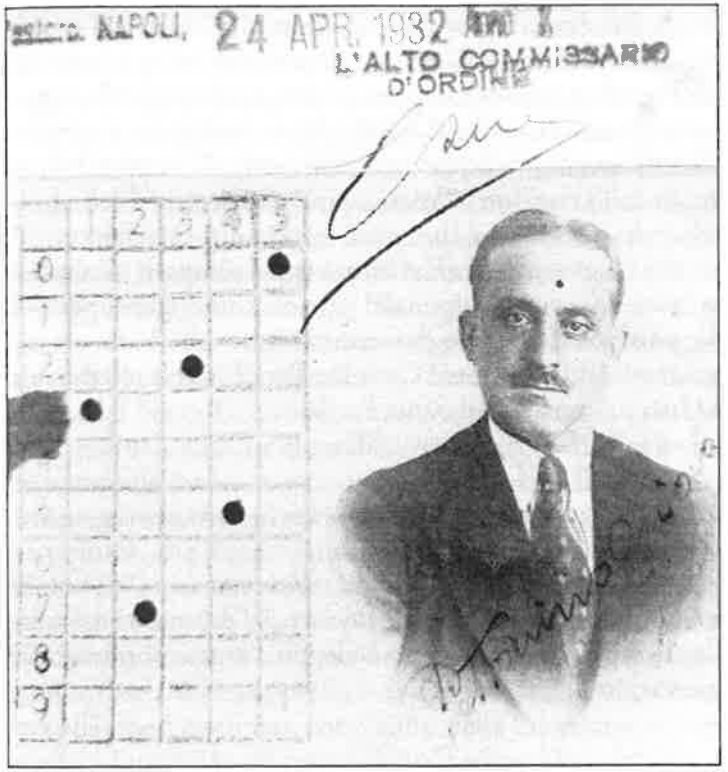
...ura metri	Naso
...elli	Viso
...lia	Colorito
...nte	Segni particolari
...chi	

Il presente libretto consta di 76 pagine numerate di testo (numerazione ...ica e XVI fuori testo (numerazione romana) ed è stato rilasciato questo ...mo 22 marzo 19...

Il Comandante del Porto

Libretto di navigazione è del 30 agosto 1940, sul Santa Lucia comandato da Cosimo Simeone; l'ultimo sbarco a Napoli porta la data del 21 luglio 1942, con l'aggiunta della notazione "senza giustificato motivo". Subito dopo il timbro che ne certifica il pensionamento dal 1 marzo 1943.

Cosa c'è dietro questo apparente piccolo mistero? C'è una vicenda sgradevole che per puro caso gli salva la vita. L'amico Ettore Albanelli racconta che il capo fuochista Pettorino era venuto a diverbio col nostromo De Angelis, *aceno 'e pepe*, un litigio che aveva comportato lo sbarco per entrambi. Il De Angelis fa ricorso e riprende servizio; Pettorino, amareggiato e ferito nella sua dignità, rinuncia e sarà sostituito da Luigi Bruno, morto nel siluramento. Giovanni Pettorino non si imbarcherà più.



...NAPOLI, 24 APR. 1932 ...

L'ALTO COMMISSARIO D'ORDINE

24. Napoli e Londra. 26 luglio 1943

Il 26 luglio 1943 il comandante Simeone muore all'ospedale militare di Napoli. Lo stesso giorno, come ogni lunedì, Churchill sfoglia l'elenco delle azioni di guerra della settimana e forse, nell'elenco delle navi affondate, gli sarà caduto l'occhio sul Santa Lucia. Potrebbe aver pensato che il siluramento di una nave da 1500 tonnellate - ignora che è il triplo della vera stazza ma, in fondo, perché negare al postale questo vanto dell'ultim'ora? - era il segno che il piano di liberare la strada verso il "ginocchio" d'Italia si stava realizzando. E forse l'area dell'affondamento, non lontano da Napoli, potrebbe avergli ricordato quell'incontro di due anni prima - raccontato a Indro Montanelli in una conversazione nel dopoguerra - tra le macerie di Londra rasa al suolo dall'aviazione tedesca, con il proprietario di una botteguccia di barbiere che aveva appeso un cartello con su scritto *Business as usual* (si lavora come sempre). Churchill si lancia in un'esaltazione del patriottismo inglese, per poi scoprire che si trattava di Gennaro Strazzulli, barbiere napoletano. Proprio come Carmine Parascandolo, barbiere a Ischia, scomparso col Santa Lucia.

25. Ventotene. 26-27 luglio 1943

La grande novità si diffonde rapidamente tra gli isolani e i confinati, gridata sotto le finestre dei dormitori dal confinato repubblicano Arturo Buleghin, soprannominato "il gazzettino di Ventotene".

> "È caduto Mussolini!".
> Sentirò risuonare questo grido fino all'ultimo giorno della mia vita. Lo porto in me, come se si fosse scolpito nella mia anima. Trascorrono gli anni, ma esso rimane così nitido, preciso che mi pare che il tempo non abbia potuto affievolirlo e l'aria ne continui a librare.

Le parole di Braccialarghe dicono che il tempo a Ventotene si è fermato per qualche istante prima che tra isolani e confinati, riuniti sulla piazza del Castello, erompesse un secondo grido: "Viva l'Italia libera"!". Ventotene è isolata dopo la fine del Santa Lucia. Che fare? Si costituisce un Comitato di confinati che in breve si trasforma nel Governo di Ventotene, con un suo programma: autogoverno e autodisciplina della colonia, fine delle restrizioni e piena libertà di movimento e soprattutto predisporre il "rimpatrio" dei confinati. Tutte richieste accettate dal direttore Marcello Guida. Un telegramma, la cui formulazione porta tutto il peso della mancanza del Santa Lucia, viene inviato a Roma al nuovo Governo, firmato da Francesco Fancello, Mauro Scoccimarro, Pietro Secchia, Alessandro Pertini, Giovanni Domaschi, Altiero Spinelli, Lazar Fundo, Ante Babich, Antonio Francovich: "Confinati internati di Ventotene chiedono essere informati loro liberazione e domandano immediato ripristino mezzi di trasporto".

Come nota Braccialarghe: "Badoglio non sembrava troppo entusiasta quando si trattava di procurarci il mezzo che doveva condurci alla terraferma". L'onda lunga della mancanza del Santa Lucia si fa sentire ogni giorno di più. Posta e giornali, ora che ci sarebbero tante cose da dire e tante notizie da divorare, tacciono per settimane. E l'attesa deprime, genera frizioni tra i confinati di diversa appartenenza politica, che temono discriminazioni nella programmazione delle partenze. Anche quando partire si potrebbe, non si può perché "non c'è piroscafo. I motoscafi sono inutilizzabili; Roma invierà un motoveliero, e il motoveliero non arriva". Si pensa perfino di raggiungere Gaeta a remi ma alla fine i confinati, con l'aiuto della Direzione, noleggiano a loro spese un motoveliero da Ponza per 6mila lire e 6 litri d'olio. Le partenze avvengono a scaglioni per tutto agosto, tra mille difficoltà.

Nell'attesa, che la fine del Santa Lucia ha prolungato all'infinito, maturano i frutti più avanzati dell'elaborazione degli antifascisti confinati. Il secondo telegramma a Roma,

con le stesse nove firme, va oltre l'urgenza della liberazione e della sostituzione del postale e vola alto verso l'idea di una libera Europa:

> Confinati e internati isola Ventotene nell'atto in cui ingloriosamente precipita tra l'esecrazione del popolo e sotto le rovine di una guerra disastrosa il regime fascista, che ha segregato dalla vita nazionale migliaia di cittadini italiani tetragoni alla suggestione del dispotismo ed ha relegato gli stranieri rei di avere difeso la loro patria dall'attacco dell'aggressore; mentre rivendicano tutti i motivi di libertà istituzionali, sociali e nazionali che essi hanno fermamente difeso nelle galere, nel confino, nell'esilio auspicano inserimento dell'Italia nel quadro di una libera Europa; reclamano immediata liberazione condannati e relegati politici come automatica conseguenza della soppressione del regime fascista.

La nuova Italia libera e democratica viene da qui, dal silenzioso sacrificio di tante vittime della guerra, quelle morte compiendo il loro dovere di cittadini, quelle che hanno subito il carcere e il confino, che per quei nove e per tanti altri è stata un'esperienza profonda, da cui è nata una generazione politica seria, capace di pensare e provare a realizzare in Italia l'idea di Repubblica elaborata a Ventotene.

26. Ventotene. 8-9 settembre 1943

L'ultima tessera del mosaico della grande storia mette in ulteriore evidenza come il siluramento del Santa Lucia sia avvenuto perché le isole Pontine sono diventate il punto chiave, aspramente conteso da tedeschi e Alleati, della buona riuscita di questa fase della campagna d'Italia.

Ventotene è stata bombardata dagli Alleati il 23 agosto e il 5 settembre ma è solo la premessa di qualcosa che deve trasformare le isole Pontine da avamposto tedesco in sentinelle anglo-americane, a protezione di ogni futuro sbarco sul continente.

In coincidenza con lo sbarco di Salerno del 9 settembre, gli Alleati hanno approntato un piano per una missione diversiva a Ventotene, per neutralizzare il radiofaro tedesco, a sostegno e in coordinamento con l'intera operazione navale di sbarco sulla costa. Questa straordinaria impresa è stata raccontata dal romanziere John Steinbeck, nelle vesti di inviato speciale di guerra, e ne abbiamo riscontro nella testimonianza scritta di uno dei protagonisti, il capitano Frank J. Tarallo, che ha ricostruito l'operazione denominata "*Ventotene Mission*", documentazione consegnata dal figlio al Comune di Ventotene e utilizzata da Filomena Gargiulo nel suo bel libro *Ventotene isola di confino*:

> La missione, che coinvolgeva l'area delle isole intorno a Ventotene, aveva lo scopo di creare una tattica diversiva che serviva a sostenere le principali operazioni di sbarco sulla costa di Salerno ed era accorpata all'intera missione navale.
> Completati i piani operativi fu stabilita la data dell'otto settembre. Quello stesso pomeriggio la forza armata 80.4 si radunò nel porto di Palermo e salpò verso N-Nord Est in direzione Ventotene. Alle 17.00 fu avvistata la principale flotta di invasione alleata, che manovrava verso la costa italiana, la più piccola task force "diversiva" rappresentata dal cacciatorpediniere USS KNIGHT girò attorno alla flotta di invasione e poi si diresse spedita verso il suo obiettivo, l'isola di Ventotene.

Nottetempo, due grosse zattere americane accostano l'isola e intimano la resa ai soldati italiani, che si affrettano ad accettarla, mentre 43 paracadutisti americani, armati di mitragliatori, sbarcano al porto. All'operazione partecipano due ex confinati unitisi agli americani dopo aver lasciato Ventotene, i soldati C. Bonmarito e B. Treglia. Resta da neutralizzare il presidio tedesco, che si ritira nella parte al-

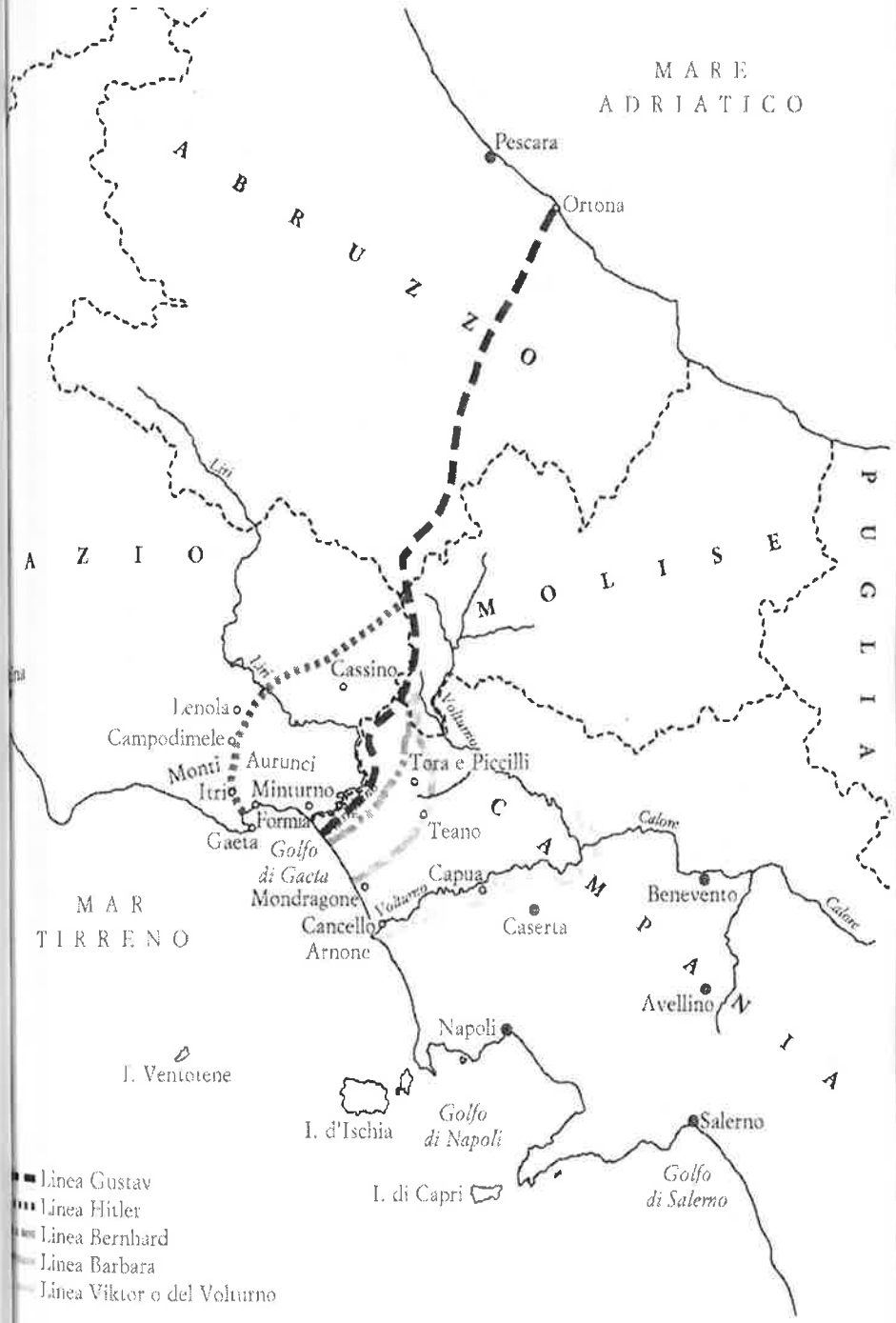
ta dell'isola, temendo un massiccio sbarco nemico, e decide di far esplodere armi e postazioni. Alle prime luci dell'alba il presidio di 86 tecnici radar specializzati, guidati da tre ufficiali, credendo di trovarsi davanti centinaia di nemici, si arrende, viene disarmato e condotto prigioniero nel Castello. Fu così che una quarantina di americani, aiutati da alcuni ex confinati, fecero prigioniero un numero doppio di tedeschi, senza spargimento di sangue.

Il 10 settembre gli americani, guidati dal capitano Tarallo, sbarcano a Santo Stefano, mettendo sotto giurisdizione americana i 400 detenuti di diverse nazionalità.

La conferma viene da un'informativa da Londra, datata 9 settembre 1943, che al punto otto recita: "dalla sera tardi dell'8 settembre, l'isola di Ventotene, 50 miglia a Ovest di Napoli, è nelle mani degli Alleati".

Alle foci del Garigliano, poco a sud di Gaeta, tra meno di un mese la resistenza tedesca si attesterà sulla linea Gustav. Prima, a seguito dello sbarco degli Alleati a Salerno il 9 settembre, i tedeschi si sono ritirati verso nord tentando una prima resistenza alle foci del Volturno, per poi risalire verso Minturno. Se provate a tracciare col dito una linea sulla carta d'Italia che va da Ortona, estremo della linea Gustav sull'Adriatico, fino a sud di Gaeta, e proseguite col dito sul mar Tirreno, vi troverete più o meno in mezzo alle Pontine, tra Ventotene, più a sud, e Ponza, più a nord. Se poi puntate un compasso su Ponza e Ventotene, diciamo sul punto in cui il Santa Lucia è stato silurato, e tracciate un cerchio, vi accorgerete che le isole Pontine sono strategiche per qualunque sbarco in terraferma sulla costa tra Salerno e Roma.

Per alcuni giorni di settembre il fronte taglia le isole Pontine in due, passa tra Ventotene, liberata dagli Alleati in coincidenza con lo sbarco a Salerno, e Ponza, ancora nelle mani dei tedeschi prima di essere liberata dagli inglesi. Mi piace pensare che la linea virtuale, che dalla seconda metà di settembre separa due Italie, passi poco lontano dal luogo in cui il Santa Lucia ha concluso la sua navigazione, in-



carnando l'Italia più e meglio delle due realtà istituzionali sorte a seguito della sciagurata gestione dell'armistizio dell'8 settembre (non l'armistizio, che se mai fu tardivo, ma la sua gestione).

27. L'inchiesta. Agosto-settembre 1943

Già il giorno dopo il siluramento, il 25 luglio, il conteggio dei sopravvissuti si conclude e l'elenco dei superstiti e dei caduti viene comunicato al ministero delle Comunicazioni. L'inchiesta sulle cause dell'affondamento viene stilata dalla Capitaneria di porto di Gaeta sei giorni dopo il fatto, il 30 luglio. Il ministero delle Comunicazioni, Direzione Generale della Marina Mercantile, il 7 agosto dispone che, come richiesto dalla legge, la Capitaneria di Gaeta faccia le comunicazioni di rito alle famiglie e regolarizzi lo stato civile dei caduti. Il Ministero sollecita la regolarizzazione dello stato civile con un telegramma del 9 agosto, pregando di inviare con urgenza le copie degli atti. Il 10 agosto la Capitaneria risponde di non aver ancora chiuso il verbale a causa della mancanza di alcuni dati anagrafici, riservandosi di inviarlo appena possibile.

Il Santa Lucia, dal 10 agosto, si inabissa per oltre un anno in un altro vortice, quello dell'anonimato e dell'oblio.

Come è potuto accadere? Senza attribuire né colpe né alibi, spetta allo storico provare a descrivere uno scenario. Tra l'8 settembre e il 4 ottobre Gaeta viene bombardata dagli Alleati sei volte, dal cielo e dal mare, anche grazie al ruolo di appoggio di quelle piccole isole Pontine, il cui ruolo strategico non è venuto mai meno da luglio in poi. Sono lunghi mesi vissuti in condizioni estreme, con danni gravissimi per tutti, militari e civili. Non solo il porto di Gaeta ma anche l'importante snodo ferroviario di Formia e il Garigliano con i suoi ponti sono obiettivi ripetuti dei bombardamenti angloamericani. A fine settembre Gaeta e le zone circostanti sono evacuate della popolazione per ordine dei tedeschi, che distruggono tutte le infrastrutture, poiché il golfo di Gaeta era stato individuato come uno dei luoghi per un possibile sbarco alleato dopo quello di Salerno.

La vita è un inferno, anche per chi lavora negli uffici della Capitaneria. La paralisi e il caos dell'8 settembre non sono solo militari ma anche civili, istituzionali e amministrativi. Forse la pratica relativa al Santa Lucia sarà bruciata in un incendio provocato dall'ennesima bomba, prima che tutti i sopravvissuti vengano deportati dai tedeschi nell'entroterra. Ma non è finita, perché caratteristica precipua della guerra in queste zone è la lunga battaglia terrestre, in una situazione di stallo di entrambi gli eserciti, bloccati al di qua e al di là delle linee difensive, con tentativi di sfondamento che vedono i soldati coinvolti in combattimenti corpo a corpo, continui cannoneggiamenti fra gli opposti fronti.

La guerra ha distrutto il Santa Lucia e allo stesso modo, con gli stessi mezzi, ne ha cancellato ogni traccia. La divisione tra due Italie dell'apparato burocratico ha ulteriormente complicato le cose. Per fortuna le prime copie della pratica inviate al Ministero tengono viva la memoria della nave, che ricompare il 19 settembre 1944 in uno scenario molto diverso, con gli Alleati che hanno liberato tutta l'area fino a Roma compresa. La Capitaneria si vede costretta a chiedere al Ministero tutta la documentazione che ha perduto, a partire da quella lista dei caduti, inviata diligentemente a Roma oltre un anno prima. Dopo la liberazione di Roma, ora il Ministero è in grado di tornare operativo, sollecitando la Capitaneria a regolarizzare il tutto; anche il Comando Generale della Guardia di Finanza incalza il ministero della Marina affinché fornisca notizie circa la sorte dei finanzieri presenti a bordo della nave. Altra fortuna, paradossale ma non troppo se pensiamo alle logiche del potere burocratico, è che la pratica sia scivolata senza troppe scosse, e senza spostarsi dallo stesso cassetto, tra ministeri analoghi di tre Stati diversi, passando dalle competenti au-

torità ministeriali del Regno d'Italia a quelle della Repubblica Sociale Italiana, infine a quelle del Regno del Sud! Ancora una volta l'Italianità del Santa Lucia ha resistito alla tragica frattura dell'Italia unita.

Così la pratica torna in Capitaneria l'11 novembre del '44 per la regolarizzazione dello stato civile, che sarà formalizzato solo a febbraio del 1945, senza però darne comunicazione ufficiale anche a tutte le famiglie. Ritardi e rinvii burocratici che in alcuni casi hanno alti costi umani: genitori anziani hanno perso il loro unico sostegno e per di più hanno continuato a pagare la tassa sul celibato del figlio, che nessuno ha dichiarato morto in mare.

Solo nell'estate del 2007 la Sezione storica dell'allora Ufficio Relazioni Esterne del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di porto, grazie all'ufficiale Giulio Cargnello, responsabile della Sezione, ha riportato alla luce i documenti, da sempre creduti scomparsi. L'inchiesta stilata dalla Capitaneria di porto di Gaeta, con allegati gli elenchi dell'equipaggio militare, civile e dei passeggeri presenti a bordo quel giorno, permette un definitivo conteggio delle vittime. Sessantaquattro anni dopo!

28. Isole Pontine. Luglio 1943- aprile 1945

Giorgio Braccialarghe ricorda che il Santa Lucia "venne sostituito da un veliero, con motore ausiliario, che non aveva orario fisso. Ciò significava meno posta, meno giornali e, peggio ancora, meno provvigioni. A rigor di logica Ventotene continuava ad appartenere all'Italia, solo perché gli Alleati lo permettevano, ma gli equipaggi che badavano ai nostri rifornimenti erano come pattuglie che s'inoltravano in campo nemico". Anche perché "i viaggi del veliero erano diventati più irregolari". Le isole diventano una specie di "terra di nessuno" e sulla terra di nessuno si fa la fame. "Presto resteremo senza viveri"dice Jacometti.

La perdita del Santa Lucia ha ricadute pesanti su tutto

l'arcipelago. Non solo rallenta e rende difficile la liberazione dei confinati ma soprattutto isola le isole, lasciandole prive di tutto, anche del necessario. Numerose testimonianze parlano di cronica mancanza di cibo, di morti per fame, di vecchi e neonati periti per denutrizione. Un decente servizio di collegamento con Gaeta verrà ripristinato solo nell'inverno del 1946, sempre con navi della SPAN.

Per due anni e mezzo dalla fine del Santa Lucia, i collegamenti con la terraferma sono saltuari e avventurosi. Un armatore ponzese, *Totonno Primo* (Antonio Feola), detto *l'aragostaro* o anche *sparafucile*, mette a disposizione l'Antonio Feola e il Maria Pace Feola, un vecchio e lento motoveliero, capace di 4 nodi di velocità e dotato di una minuscola cabina per una quindicina di persone; cui si alterna a tratti Il Santuario di Pompei.

Una richiesta del Commissario prefettizio di Ponza al "Sig. Ufficiale Capo Alleato degli Affari Civili per Napoli e Provincia", del 29 novembre 1943, di rendere stabile il "saltuario" collegamento assicurato finora dal motoveliero Antonio Feola, ci fa capire che un'ulteriore difficoltà nasce dal fatto che la terraferma non è Gaeta ma Napoli, "il centro maggiore più vicino occupato dagli Alleati". Almeno fino alla liberazione di Gaeta, il 19 maggio 1944.

29. Ritrovamenti e risarcimenti. 1959-...

1959. Andando a pesca di cernie, il subacqueo Raimondo Bucher scopre casualmente il relitto, spezzato in due, con la parte prodiera dritta e la poppa capovolta; e recupera un teschio che sarà inumato a Ventotene. Il ritrovamento riapre ferite mai rimarginate, dando vita a una nuova stagione di ricostruzioni, di ricerche, di congetture, che durerà almeno altri quarant'anni, con l'acme nel 2007, anno del ritrovamento dei documenti scomparsi la cui pubblicazione, lungi dal mettere la parola fine alla

vicenda, paradossalmente riaccende la disputa sulle cause e sulle responsabilità del siluramento.

Il Comitato dei parenti delle vittime del Santa Lucia, guidato da Mirella Romano, imbocca la strada dell'elaborazione del lutto e della valorizzazione della memoria, con la creazione di un Museo del Santa Lucia e l'inaugurazione di monumenti e targhe nelle due isole e celebrando ogni anno le vittime, con una commossa e partecipata cerimonia sul luogo dell'affondamento. E soprattutto opponendosi a ogni ipotesi di recupero del relitto, che deve restare per sempre la tomba, in fondo al mare, degli scomparsi in mare.

Risarcimenti o aiuti ai familiari delle vittime da parte della Società di Navigazione, delle amministrazioni comunali, dello Stato: non pervenuti, a parte le pensioni corrisposte prima o poi a coloro che ne avevano diritto.

Ma c'è una Croce al merito di guerra attribuita al finanziere Carmine Romano dal Comandante Generale della Guardia di Finanza nel dicembre 1956.

Molto più generoso il comportamento dei subacquei, Nino Codagnone su tutti e per tutti, che hanno trovato e fatto proprie parti del relitto del Santa Lucia e se ne sono poi privati per donarle a Mirella Romano: ora arricchiscono il piccolo Museo del Santa Lucia a Ponza.

30. Le tre leggende

Viecchje e furastiére a contene comme vònne - vecchi e forestieri la raccontano come vogliono. In fondo questo proverbio ponzese, raccolto da Ernesto Prudente, cantore della cultura e della memoria dell'isola, ben si adatta alle leggende fiorite intorno al siluramento del Santa Lucia. Delle molte testimonianze e dei tanti libri che hanno contribuito a tenerne viva la memoria, ma anche ad alimentare le leggende, ho apprezzato e fatto mio l'amore per la nave, ho preso il meglio e trascurato le parti meno convincenti.

Cercando di delineare una verità che era sfuggita nelle leggende, di dare ordine al caos di quel mare squassato da un siluro inglese.

Poiché anche le leggende sono ormai parte della storia della nave, vale la pena di entrare in ciascuna per rivelarne la fallacia e magari per cogliere, nella suggestione che le ha generate, una qualche parte di sommessa verità.

Mettiamo da parte ciò che va ascritto non alla spinta del mito ma ai "peccati della memoria". Il numero dei siluri: uno, anzi due, meglio tre. Il numero dei superstiti: tre ma anche quattro, magari cinque. Il numero dei morti: 76, 80, 85, 105, 150.

Stiamo ai fatti e i fatti parlano di una nave affondata in 28 secondi, con 65 morti, 66 con il comandante Cosimo Simeone, morto in ospedale, quattro sopravvissuti e due soli corpi recuperati in mare. Se 63 corpi mancano alla conta dei morti, triste ma decisiva, si entra in una fase di sospensione: non trovare il corpo di un disperso significa vivere sempre con qualcosa in sospeso, una sospensione che genera e alimenta dubbi, speranze e cerca cause e ragioni che giustifichino il più oscuro dei lutti, quello non accertato e quindi mai del tutto elaborato! Un pianto non liberatorio. Una preghiera mai pronunciata. Un cerchio non chiuso.

Prima leggenda

Gli inglesi hanno attaccato perché pensavano che Mussolini potesse essere imbarcato sul Santa Lucia.

Gli inglesi poco sapevano della imminente caduta del regime e il 24 luglio Mussolini è ancora Capo del governo. Sfiduciato nel Gran Consiglio del 24-25 luglio, sarà arrestato il pomeriggio del 25 dopo un colloquio col Re, condotto il 27 al porto di Gaeta, imbarcato sulla corvetta Persefone - mai sarebbe stato imbarcato sul Santa Lucia se il postale fosse stato in servizio! - e portato prima a Ventotene e poi a Ponza il 28 luglio, destinato al confino nello stes-

so luogo di tante delle sue vittime.

Questa leggenda, più delle altre, ci fa capire la reazione di sgomento e di incredulità generata dalla tragedia. Come se solo l'accostamento, e il collegamento, con l'evento più traumatico dell'anno, la defenestrazione del Duce dopo vent'anni di potere indiscusso, potesse dare un senso all'evento più traumatico della storia delle isole. E la presenza o la supposta presenza di Mussolini sul Santa Lucia, resa credibile dalla comparsa del Duce a Ventotene e a Ponza pochi giorni dopo, potesse legittimare l'attacco alla nave e consentire di farsi una ragione della perdita di tante vite. Una volta radicate, le leggende acquistano vita propria e sfidano le leggi del calendario e del buon senso, mutando alla bisogna e contaminandosi con le altre leggende:

> la spiata agli inglesi l'ha fatta una spia tedesca da Casamicciola, perché presentiva la fine politica del Duce; non era Mussolini? Allora doveva essere un suo stretto collaboratore; no, ma che dico, era per certo un alto gerarca nazista! Radio Cairo ha diffuso la notizia di un convoglio partito da Livorno, di cui il Santa Lucia faceva parte, col suo cannoncino in bella vista. C'è un filmato, perché i tedeschi hanno ripreso l'affondamento con una cinepresa, lo conservano gli americani al Pentagono

e via farneticando.

Dal mio punto di vista, dietro l'errore evidente c'è un profondo strato di verità storica che lega indissolubilmente il 24 e il 25 luglio del 1943. La sconfitta dell'Italia, che verrà poi certificata il 25 luglio, è solo questione di tempo, e ha spinto gli Alleati a intensificare l'attacco sul fronte italiano, pianificando un secondo sbarco dopo quello in Sicilia per forzare l'uscita dell'Italia dal conflitto. Il Santa Lucia è vittima di questo inasprimento dello scontro, nel quale quel tratto di mar Tirreno diventa uno degli epicentri della campagna d'Italia.

Seconda leggenda

C'è un mistero tra i passeggeri in incognito del Santa Lucia: importanti confinati politici, in trasferimento da Ponza e da Ventotene, dovevano essere eliminati!

È falsa, perché sappiamo che nessun confinato politico era tra i passeggeri, nessun nome di rilievo, solo uomini e donne comuni. È inverosimile: i confinati politici non sono - ancora - obiettivi militari. Lo diventeranno presto, per i tedeschi e per i fascisti, nella guerra civile. Gli Alleati ne sanno poco ma, anche solo per quel poco, perché andare a colpire proprio quei nemici dichiarati del Duce? Dunque, i confinati non interessano, non sono obiettivi; se mai, se i bombardamenti fossero davvero "chirurgici", come qualcuno garantiva e ovviamente non lo erano, le isole sarebbero state da preservare, perché in quelle isole il destino ha collocato una straordinaria concentrazione di uomini e di idee, uomini e idee che sarebbero stati il lievito della nuova Italia democratica e repubblicana. Mentre per gli inglesi il Santa Lucia è una "via di comunicazione", magari non vitale come l'aeroporto di Aquino, ma neppure trascurabile, col suo cannoncino in bella vista.

Anche questa leggenda nasconde un fondo di verità storica, che ne svela l'origine e le restituisce senso, anche se in tutt'altra chiave: da quando le isole sono diventate approdi di pericolosi sovversivi, ogni strappo alla quotidianità, ogni novità piccola o grande viene ascritta a questa dimensione estranea ma convivente, questa misteriosa inserzione del mondo della terra grande nella terra piccola circondata dal mare. Come non pensare che gli arresti del 9 luglio e le richieste di liberazione iniziate il 26 abbiano un nesso con l'eliminazione della nave che è il necessario strumento della mobilità dei confinati, nel bene e nel male? Il traffico dei confinati e l'infittirsi delle bombe hanno inferto alle isole un'accelerazione del ritmo di vita e seminato un oscuro presagio, se non di morte, almeno di pericolo incombente, che prima non c'erano.

Terza leggenda

La diceria dell'untore. Prendo a prestito il titolo di uno straordinario romanzo di Gesualdo Bufalino, che peraltro parla di reduci e ha atmosfere che potrebbero assomigliare al momento in cui è nata questa assurda e illogica leggenda.

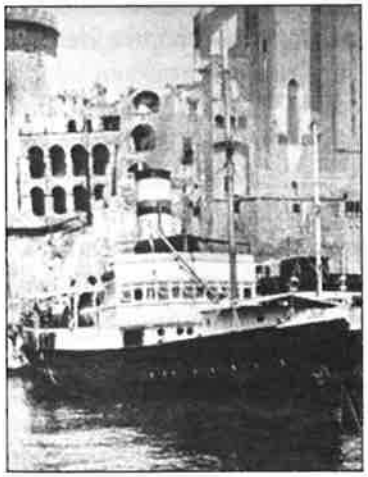
Spie italiane hanno telefonato agli inglesi dalle isole del Golfo di Napoli segnalando la ghiotta preda agli aerei nemici!

Delle tre leggende questa non è meno inverosimile ma anche in questo caso lo storico può provare a rivestirla di senso e a ipotizzarne l'origine. Collocandola, però, due o tre mesi dopo il 24 luglio, ad armistizio firmato e con l'Italia spaccata in due, la Repubblica di Salò e i suoi alleati tedeschi che resistevano sulla linea Gustav sfiorando le isole Pontine, avamposto alleato nel Tirreno. È noto che i fascisti della Rsi, dopo l'8 settembre, usavano diffondere l'idea che gli antifascisti, e i comunisti in particolare, avessero chiesto agli Alleati di bombardare città e obiettivi italiani e ne fossero responsabili, come nel caso di Montecassino: una sorta di guerra civile mediatica, da cui i Resistenti si difendevano, non senza difficoltà, ritorcendo l'accusa sui fascisti che avevano voluto la guerra. Proviamo a immaginare una scena possibile.

Ponza, 17 ottobre 1943, domenica.
Nella piazzetta sopra il porto, nel bar Tripoli, tra un Campari e un Martini, alcuni ponzesi, ex fascisti che meditano di iscriversi alla Guardia Nazionale Repubblicana e raggiungere il territorio della Rsi per combattere al fianco dei tedeschi, non nascondono le loro simpatie politiche e discutono la decisione del Re e di Badoglio di dichiarare guerra alla Germania, insultando e ironizzando:
- Hanno tradito a luglio, hanno tradito di nuovo a settembre, ma non hanno avuto il coraggio di farlo fino in fondo!
- Giusto, hanno sacrificato l'esercito per salvarsi la pelle ma non solo. Hanno rimesso in gioco gli antifascisti, che il Duce aveva neutralizzato mettendoli tra i piedi a noi qui a Ponza, e a Ventotene.
- Serpi in seno, soprattutto i comunisti. Ci giurerei che i bombardamenti nemici li hanno sollecitati loro... Per Napoli e Cassino ne sono certo.
- E il Santa Lucia allora? c'erano molti militari nell'equipaggio, molti fascisti, alcuni amici miei. Sono sicuro che queste spie rognose hanno trovato il modo di comunicare al nemico orari e percorsi del nostro tram. La colpa è tutta loro! Dobbiamo dirlo in giro, soprattutto alle famiglie, che non sanno o non vogliono sapere la verità.
- Dobbiamo spargere la voce anche a Ventotene, dove ho vari amici che si sono iscritti alla Gnr.

31. Conclusione

Del Santa Lucia è stato detto tutto e il contrario di tutto. Non solo si è cercato di elaborare il lutto con appropriate e ripetute cerimonie, ma sono comparsi libri e documentari, monumenti e luoghi della memoria della nave, associazioni che ne hanno tenuto vivo il ricordo. Fino a far lievitare il Santa Lucia all'altezza dei naufragi mitici del Novecento accostandola, in un romanzo, al Titanic e all'Andrea Doria. Allora perché bisogna tornare a parlarne nel 2021? Solo perché l'ammiraglio Giovanni Pettorino nato, ironia della sorte, un 24 luglio, nipote del capo fuochista della nave scampato fortunosamente alla tragedia, lascerà il suo ruolo il



24 luglio 2021 e si è assegnato il compito etico di scrivere la parola fine alla tormentata storia del Santa Lucia e di rendere onore ai suoi morti?

Questa è certo una nobile e alta ragione: la memoria della tragedia del Santa Lucia non è mai diventata storia. Si è verificato un accumulo, perfino eccessivo, di memorie, che si sono stratificate, sedimentate, sovrapposte, generando nuovi interrogativi e nuovi conflitti. Esiste ormai una storia della memoria del Santa Lucia, che è un paradigma del rapporto conflittuale tra memoria individuale, memoria collettiva e memoria pubblica; e oblio, che gioca sempre una parte non irrilevante. È giunto il tempo della storia; il tempo di disboscare, di separare, di eliminare il falso e il superfluo, l'inutile e l'assurdo, l'improbabile e l'inattendibile. E riconsegnare il siluramento del Santa Lucia alla pace della storia, di una storia finalmente condivisa, dopo tante memorie divise. Di trasformare, come direbbe Jung, il sale dell'amarezza nel sale della saggezza.

L'esperienza del siluramento del Santa Lucia è stata così intensa che gli isolani che l'hanno vissuta ne hanno ricavato un mito denso di significati, l'hanno inserita in uno sfondo archetipico. Nell'inconscio collettivo degli isolani di piccoli arcipelaghi c'è il bisogno di non sentirsi isolati, scollegati dal mondo, pur rivendicando la propria identità di isolani. Il Santa Lucia era il simbolo di questo archetipo profondo, che il Sé di ogni isolano ha costruito nella sua formazione: quella nave era un principio di vita e una garanzia di sicurezza dall'abbandono, dall'oblio, dalla separazione, dalla storia; era un orologio naturale, con i suoi orari precisi; un calendario vivente, con i suoi giorni certi; un evento che segnava la separazione tra un prima e un dopo, più che ogni festa comandata, più che ogni domenica; un rito di vita e di quotidianità, con i suoi arrivi e le sue partenze. Più che un fatto storico, per gli isolani la tragedia del Santa Lucia è stata un'**esperienza**, cioè una realtà psicologica di travolgente importanza, un senso di destino attri-

buito all'insensato, che finalmente può uscire dal mito ed entrare nella Storia grazie al racconto diverso che ne ho dato qui, sostituendo alle leggende il contesto storico reale e attribuendo alla fine della nave un altro significato. Nella speranza che i ponzesi, i ventotenesi e gli ischitani coinvolti nella tragedia, guardino a essa con un altro occhio: ognuno di loro, ripulendo "il suo pezzettino di foresta del passato" - come direbbe Hillman - può diventare "l'eroe che riscatta il tempo".

La guerra totale ha mostrato il suo volto, nel quale "la morte è data da qualcuno che non si vede e che a sua volta non vede chi uccide" e la sua vocazione a coinvolgere al massimo grado la popolazione civile, "veri e propri ostaggi per spingere il nemico alla disfatta", colpiti dalla più moderna tecnologia, bombe e siluri, ma anche da metodi antichissimi: stupri, saccheggi, massacri indiscriminati.

I morti del Santa Lucia non sono personaggi anonimi in cerca d'autore. La guerra li ha coinvolti tutti, direttamente; la loro impresa era la quotidiana lotta per la sopravvivenza, non di eroi ma di uomini e donne capaci di portare con dignità la loro sofferenza. Ho scritto questo libro per contribuire all'elaborazione collettiva del lutto, portando la mia ricerca della verità nello spazio pubblico, dopo essermi collocato per molti mesi sul limite, sulla frontiera tra i morti e i vivi, per poi raccontare quello che ho trovato e quello che ho provato nel far uscire dall'anonimato i morti del Santa Lucia.

La storia ci dice che le cause dell'affondamento del Santa Lucia sono state cercate nei posti sbagliati, posti lontani e inverosimili; non si è capito che la causa era lì, dentro la nave, **era la nave**. E la nave era la vita, con il suo equipaggio, i suoi passeggeri, le loro storie, le loro lettere, le loro parole mai arrivate, le loro risposte sospese, i loro progetti troncati, i loro bagagli, i loro doni, i loro ricordi, le loro speranze. La nave era il "tram dei Ponzesi" ma era anche il piroscafo che portava ai confinati piccoli frammenti affettivi, il legame dell'antifascismo coatto con quello ancora li-

bero, la speranza di un ritorno alla vita attiva e alla libertà. La nave non era più un lento e sonnacchioso piroscafo in un mare periferico ma era diventata, senza saperlo, un vertice del fronte in un mare strategico per lo sbarco alleato, una potenziale minaccia col suo inutile cannoncino, perché contigua a una postazione tedesca a Ventotene. E lì, tra Ponza e Ventotene, è stata colpita e affondata, cancellata dalla guerra, perché la guerra è morte, solo morte.

NOTE AI PARAGRAFI

La poesia di Ungaretti è in *Vita d'un uomo. Tutte le poesie*, Milano, Mondadori, 2009.

I libri sul Santa Lucia, i cui autori hanno avuto tutti qualche legame indiretto con la nave, sono una fonte preziosa per la ricostruzione della sua storia, di cui ho tenuto conto in più punti del mio lavoro. Al di là dei pregi e difetti di ciascuno, hanno il merito di aver tenuto viva la memoria della nave e della sua tragica fine.

Nunzio Albanelli, *Ventotene 24 luglio '43. L'affondamento del Santa Lucia,* Ischia, Imagaenaria, 2006. È il figlio del marinaio Ettore Albanelli, perito nella sciagura, e rappresenta la memoria degli Ischitani coinvolti nella tragedia. Utile bibliografia finale, soprattutto di periodici locali.

Nino Codagnone, *Lo strano naufragio del piroscafo postale Santa Lucia*, Milano, Mursia, 2011, prefazione di Mirella Romano. È il subacqueo che aiuta Mirella Romano ad arricchire il Museo, con reperti trovati e donati da lui e da altri sub: una piccola ma appassionante storia nella storia.

Maurizio Appicelli, *Linee marittime per Ponza e Ventotene. Viaggio spezzato del «Santa Lucia»*, Parte seconda, Verbania, La Litotema grafica, 2007. È il nipote di Raffaele Musella, ormeggiatore a Ventotene. Testo molto dettagliato, anche dal punto di vista tecnico. Di lui vedi anche *Postali nel Golfo di Napoli dal 1800*, sl, 2010.

Saggio sul Santa Lucia: Pier Giacomo Sottoriva, *Il lungo mistero dell'affondamento del "Santa Lucia" a Ventotene (1943)*, in "Annali del Lazio Meridionale", Anno X, n. 1, giugno 2010: nulla aggiunge alla ricostruzione di Giulio Cargnello.

Un'altra fonte preziosa è il documentario di Fabio Maiorino, *L'ultimo viaggio del Santa Lucia*, del 2008.

1.

Le foto dei ricognitori in Archivi Nazionali Inglesi, Kew Gardens, Londra (da ora KEW), AIR 20/5383, Summary of Target Intelligence - Gaeta, 1-06-1943.

2.

Archivio del ministero della Marina Mercantile, oggi depositato presso l'Archivio della Marina Militare, fondo navi mercantili affondate durante la Seconda Guerra Mondiale, 1 sezione, fascicolo 52, "Santa Lucia 1943" (da ora AMM, F.m.a. II GM, 1 sez., fasc. 52).

I collegamenti del Santa Lucia in F. Gargiulo, *Ventotene isola di confino. Confinati politici e isolani sotto le leggi speciali 1926-1943*, Genova-Ventotene, Ultima Spiaggia, 2013, p. 151.

3.

Su confino e confinati:

C. Poesio, *Il confino fascista: l'arma silenziosa del regime*, Roma-Bari, Laterza, 2001.

I. Poerio, *A scuola di dissenso. Storie di resistenza al confino di polizia (1926-43)*, Roma, Carocci, 2016.

S. Corvisieri, *La villeggiatura di Mussolini. Il confino da Bocchini a Berlusconi*, Milano, Baldini Castoldi Dalai, 2004.

S. Corvisieri, *Zi'Baldone (accadde a Ponza nel Novecento)*, Latina, Caramanica, 2003.

M. Leone, *Spinelli Altiero. La mia solitaria fierezza. Le carte del confino politico di Ponza e Ventotene dell'Archivio di Stato di Latina*, Latina, Atlantide, 2017.

C. Di Sante, *Letture proibite. La censura fascista nelle colonie di confino politico*, in *Stampa coatta. Giornalismo e pratiche di scrittura in regime di detenzione, confino e internamento*, a cura di A. Santilli e E. Serventi Longhi, Roma, All Around, 2020, pp. 87-113.

4.

Lo scrittore americano è John Burdett, *Il perfezionista*, Milano, Sperling & Kupfer, 2006.

Erri De Luca, *Una nuvola come tappeto*, Milano, Feltrinelli, 2008.

La lettera di Pertini è in S. Pertini, *Sei condanne due evasioni*, Verona, Mondadori, 1974, p. 318.

La testimonianza di Giovanni Ferro in Gargiulo, p. 152.

Alberto Jacometti in A. Jacometti, *Ventotene*, Genova, Fratelli Frilli, 2004, p. 62.

5.

Il riferimento alla "guerra mondo" nasce da A. Aglan - R. Frank (a cura di), *La guerra-mondo, 1937-1947*, 2 voll., Torino, Einaudi, 2016.

6.

Le discussioni e le scelte militari in un sintetico ma dettagliato promemoria inglese, che riporta il dibattito e le decisioni del *Joint Planners Staff* congiunto angloamericano dal gennaio al settembre del '43, in Kew, AIR 20/5383, Plan for Invasion of Italy, 1943.

W. F. Craven - J. L. Cate and Air Historical Group of the United States Air Force, *The Army Air Forces in World War II, volume Two, August 1942 to December 1943*, Chicago, 1949.

E. Aga Rossi, *L'Italia nella sconfitta*, Napoli, ESI, 1985, in particolare il capitolo su *La politica degli Alleati verso l'Italia nel 1943*, pp. 67-124.

E. Aga Rossi, *L'Italia tra le grandi potenze. Dalla seconda guerra mondiale alla guerra fredda*, Bologna, Il Mulino, 2019.

H. Macmillan, *Diari di guerra. Il Mediterraneo dal 1943 al 1945*, Bologna, Il Mulino, 1987.

Dell'incontro di Algeri c'è una sintesi vivace, molto ben fatta, in una *Editorial Note* del GCMF (*The George C. Marshall Foundation*), con ulteriori indicazioni bibliogra-

fiche: https://www.marshallfoundation.org/library/digital-archive/editorial-note-on-the-algiers-conference/.

7.

M. Maurer, *Combat Squadrons of the Air Force World War II*, Albert F. Simpson Historical Research Center and Office of Air Force History, Headquarters USAF, Washington, 1982, pp. 507-508.

J. Butler (a cura di), *History of the Second World War, United Kingdom military series, the Mediterranean and the Middle East, volume V*, London, 1973.

KEW, AIR 49/197, Rapporto dell'ufficiale medico sullo stress operativo della 47° pattuglia, 1-11-1942.

O. Clark, *Under Their Own Flag. A History of 47 Squadron 1916-1946*, Stotfold (UK), Fighting High Ltd, 2016.

8.

Citazioni da:

G. Tartaglia, *Vincenzo Calace e il ritorno della libertà di stampa*, in *Stampa coatta. Giornalismo e pratiche di scrittura in regime di detenzione, confino e internamento*, pp. 159-179.

G. Braccialarghe, *Nelle spire di Urlavento. Il confino di Ventotene negli anni dell'agonia del fascismo*, Genova, Fratelli Frilli, 2005, p. 119.

F. Giannantoni - I. Paolucci, *Giovanni Pesce "Visone" un comunista che ha fatto l'Italia*, Varese, Arterigere, 2005, p. 95.

9.

Non è un discorso, ma un appunto scritto di Churchill ai suoi generali, in Kew, WO 32/11454, Italian Campaign, 1943, riportato da vari autori tra i quali Rick Atkinson, *The day of battle. The war in Sicily and Italy, 1943-1944*, Henry Holt and Company, New York, 2007, p. 136, e Nigel Hamilton, *Commander in Chief. FDR'S Battle with Churchill, 1943*, Houghton Mifflin Harcourt, Boston-New York, 2016, p. 311.

10.

KEW, FO 954/17B, minuta C.A.S. del 13 luglio 1943 (Harris seeks permission to bomb Mussolini in his office...). Segue parere negativo, ivi, 14 luglio 1943, Anthony Eden al Primo Ministro.

11.

KEW, CAB 66/39/39, minute Gabinetto di guerra, valutazioni sulla caduta di Mussolini e interscambio di note tra il Primo Ministro Churchill e il Presidente Roosevelt, luglio 1943.

12.

Sulle "Cassandre" rinvio al mio *Fascismo, autarchia, commercio estero. Felice Guarneri, un tecnocrate al servizio dello «Stato nuovo»*, Bologna, Il Mulino, 1988.

Per il legame tra impreparazione a fronteggiare i bombardamenti e ripresa dell'antifascismo C. Baldoli, *La guerra aerea. I bombardamenti anglo-americani e la crisi del 1943*, in *1943. Guerra e società*, a cura di L. Alessandrini e M. Pasetti, Roma, Viella, 2015, pp. 91-104. La citazione di Mussolini è a p. 97.

Sul bombardamento di Aquino vedi il sito http://www.dalvolturnoacassino.it/asp/doc.asp?id=066 e le memorie di Raffaele Nardoianni, *Piedimonte San Germano nella voragine di Cassino*, Cassino, Malatesta, 1950.

13.

Per le navi mercantili affondate: *Navi mercantili sinistrate durante la II Guerra Mondiale per causa bellica 1940-1945*, a cura di Maria Concetta Cattano e Giulio Cargnello, in "Bollettino d'archivio dell'ufficio storico della Marina Militare", Roma, n. 9/2013.

14.

Albanelli, pp. 13 e 29.

15.

P. Nenni, *Pagine di diario*, Cernusco sul Naviglio, Garzanti, 1947, pp. 156-168.

P. Nenni, *Tempo di guerra fredda. Diari 1943-1956*, Milano, SugarCo, 1981, pp. 19-28. Ho utilizzato entrambe le versioni, che differiscono di poco.

Un accenno in S. Corvisieri, *La villeggiatura di Mussolini*, pp. 278-279.

16.

Braccialarghe, p. 115.

Jacometti, p. 121.

17.

Le testimonianze di Emma Turchi e Camilla Ravera sono in Gargiulo, pp. 180-181.

18.

KEW, AIR 27, Operations record Book 47° stormo, 24 luglio 1943.

Carte Mirella Romano.

Don Dies è stato un parroco di grande spessore culturale e umano, molto stimato dagli isolani. Il suo rispetto per il ruolo di Mussolini, prima e dopo il 25 luglio, è evidente in L. M. Dies, *Istantanea mussoliniana a Ponza*, Ponza, 1949, che racconta il soggiorno di Mussolini confinato a Ponza e riproduce una sua lettera personale al parroco, datata 5 agosto 1943.

Sull'ipotesi di una partenza ritardata c'è la testimonianza di Attilio Mazzella, nel documentario di Maiorino.

Jacometti, pp. 123-125 e 61.

Le testimonianze di Spinelli e Ravera sono in Gargiulo, pp. 183-184 e 196.

19.

Archivio Centrale dello Stato, *Ministero dell'Interno, Dir. Gen. Pubblica Sicurezza, Affari Generali e Riservati,*

A5G-II Guerra Mondiale, b. 86, fasc. 40, sottofasc. 2, inserto 43, fonogramma n. 6676 della R. Questura di Littoria (Latina) del 25 luglio 1943 delle ore 11.15.

AMM, F.m.a. II GM, 1 sez., fasc. 52, foglio della Capitaneria di Gaeta alla DGMMerc e a Maricogecap, del 30/7/1943.

20.

Jacometti, p. 126.

AMM, F.m.a. II GM, 1 sez., fasc. 52, telegramma cifrato della Capitaneria di Gaeta del 24 luglio 1943, ore 14, al Ministero, DGMMerc e al Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di porto.

AMM, F.m.a. II GM, 1 sez., fasc. 52, comunicazione telefonica trascritta del Comando Difesa Traffico allo Stato Maggiore della Marina del 24 luglio 1943, ore 11.05, per disporre i soccorsi.

21.

AMM, F.m.a. II GM, 1 sez., fasc. 52, telegramma della Capitaneria di Gaeta del 25 luglio 1943, ore 15.50, alla DGMMerc e Maricogecap.

Su Ruocco: intervista di Francesco Canessa, *Era il tram dei Ponzesi*, in "Roma della domenica", 1 novembre 1959, citata da Albanelli, p. 40, comparsa anche col titolo *Un siluro davvero idiota*.

Sull'incontro di Mirella Romano con Vincenzo Moretti cfr. "Il Tempo", 2 marzo 2008.

22.

Ringrazio la figlia, Anna Simeone, per la sua lunga e appassionata testimonianza sul padre.

Su Carmine Romano la figlia Mirella mi ha mostrato tutto; voglio citare qui l'unico prezioso dono del padre alla figlia bambina, un cappottino bianco che fa bella mostra di sé in una delle teche del Museo di Ponza.

Il film "Naufraghi" è del 1939, diretto da Silvio Lauren-

ti Rosa; Carmine Romano figura tra gli interpreti.

Su Simeone, Romano e tutti gli altri, fonti preziose sono stati i libri di Albanelli, Codagnone e Appicelli.

23.

Il Libretto matricolare di Giovanni Pettorino mi è stato dato dal nipote.

La storia dello sventato imbarco sul Santa Lucia: Albanelli, pp. 62-64.

24.

KEW, CAB 80/4119, *Weekly resumee per il Primo Ministro*, n. 204, 1943 [Beaufighters torpedoed and blew up a ship of 1.500 tons and sank a schooner and a barge west of Naples].

L'aneddoto fu raccontato da Giovanni Ansaldo su "Il Borghese" del 15 marzo 1950 e Montanelli se ne appropria nella sua intervista a Tiziana Abate, *Indro Montanelli. Soltanto un giornalista*, Milano, Rizzoli, 2003, cambiando il nome del barbiere in Pasquale Esposito.

25.

Braccialarghe, pp. 125 e 133.
Gargiulo, pp. 185-193 e 195-196.
Jacometti, p. 141.

26.

J. Steinbeck, *C'era una volta una guerra*, Milano, Leonardo, 1993.

Gargiulo, pp. 207-215.

Il documento è in Kew, HW 1/1994.

27.

AMM, F.m.a. II GM, 1 sez., fasc. 52, dispaccio del Ministero, DGMMerc alla Capitaneria di Gaeta del 7 agosto 1943, prot. 1789RG.

AMM, F.m.a. II GM, 1 sez., fasc. 52, telegramma del

Ministero, DGMMerc alla Capitaneria di Gaeta del 9 agosto 1943, prot. 20498/G.

AMM, F.m.a. II GM, 1 sez., fasc. 52, telegramma della Capitaneria di Gaeta al Ministero del 10 agosto 1943, prot. 486.

AMM, F.m.a. II GM, 1 sez., fasc. 52, dispaccio del ministero delle Finanze, Comando Generale della Guardia di Finanza al ministero della Marina, DGMMerc del 3 settembre 1944, prot. 8730.

AMM, F.m.a. II GM, 1 sez., fasc. 52, dispaccio del Ministero, DGMMerc alla Capitaneria di Gaet, dell'8 settembre 1944, prot. 3313/G, con la richiesta di regolarizzare lo stato civile del brigadiere della G.d.F. Michele Giannotta, su sollecito dei parenti.

AMM, F.m.a. II GM, 1 sez., fasc. 52, foglio della Capitaneria di Gaeta al Ministero, DGMMerc, del 19/9/1944, prot. 174.

AMM, Fondo mercantili affondati II GM, 1 sez., fasc. 52, foglio della Capitaneria di Gaeta al Ministero, DGMMerc, del 29/9/1944, prot. 189.

AMM, F.m.a. II GM, 1 sez., fasc. 52, dispaccio del Ministero, DGMMerc alla Capitaneria di Gaeta dell'11 novembre 1944, prot. 4144/G.

AMM, F.m.a. II GM, 1 sez., fasc. 52, sottofascicolo dei verbali di scomparizione in mare.

AMM, F.m.a. II GM, 1 sez., fasc. 52, foglio della Capitaneria di Gaeta alla DGMMerc e a Maricogecap, del 30/7/1943, prot. 2933/S.

AMM, F.m.a. II GM, 1 sez., fasc. 52, telegramma cifrato della Capitaneria di Gaeta del 25 luglio 1943, ore 15.50, a DGMMerc e Maricogecap, prot. 5430 con i nomi dei superstiti.

Occorre precisare che la Direzione Generale della Marina Mercantile fa capo al ministero delle Comunicazioni fino alla fine della Rsi (salvo lo spostamento della sede a Verona). La Direzione Generale viene portata dal Regno del Sud sotto il ministero della Marina, per transitare poi, dal

1947, nel nuovo ministero della Marina Mercantile. Ciò spiega perché, dopo la liberazione di Roma, il Comando Generale della Guardia di Finanza chieda al ministero della Marina, e non delle Comunicazioni, notizie circa la sorte dei finanzieri presenti a bordo del Santa Lucia.

28.

Braccialarghe, pp. 117 e 133.

Jacometti, p. 133.

Antonio Usai in https://www.ponzaracconta.it/2011/03/09/l%E2%80%99armistizio-e-la-rinascita-del-fascismo-visti-dalle-isole-ponziane/

Dell'isolamento e dei morti per fame scrive anche F. Schiano, *Racconti dall'isola*, Formia, Graficart, 2007, p. 34; e il parroco di Ponza L. M. Dies, *Da Frosinone a Ponza...*, Gaeta, La Poligrafica, 1972, p. 136.

Le navi dopo il Santa Lucia: Archivio della Capitaneria di porto di Gaeta, Registro della Gente di Mare, *ad nominem*.

29.

Carte Mirella Romano, con numerose foto del relitto.

Il libro di Codagnone.

30.

Ernesto Prudente, *Leggende isolane*, Graficart, Formia, 2007. Cantore della cultura e della memoria di Ponza, la sua isola cui ha dedicato oltre venti libri. Memoria che per il periodo fascista significa rapporto tra i ponzesi e i confinati: Pertini, Amendola, Scoccimarro, Bordiga, Terracini, p. 22.

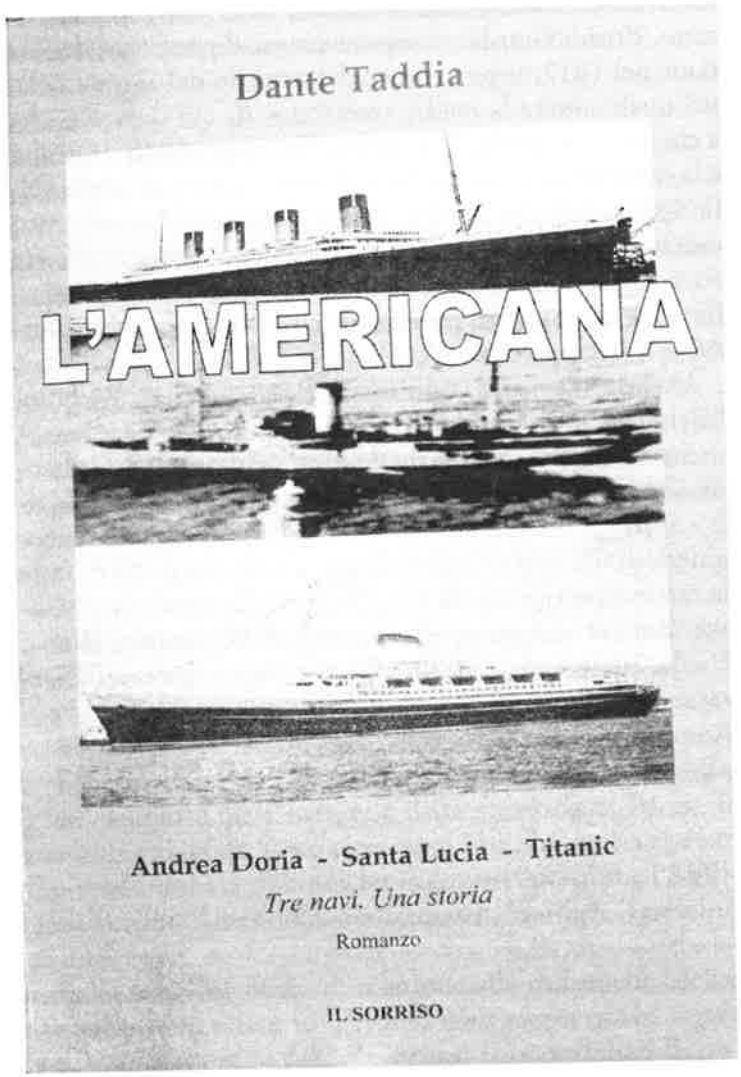
Sulla terza leggenda, in relazione alle reciproche accuse tra antifascisti e Rsi: C. Pavone, *Una guerra civile. Saggio storico sulla moralità della Resistenza*, Torino, Bollati Boringhieri, 1991, p. 200. Il bar Tripoli, tuttora esistente, nacque ed ebbe il nome dalla guerra di Libia nel 1911.

31.

Un romanzo ispirato alla storia del Santa Lucia: D. Taddia, *L'Americana. Andrea Doria - Santa Lucia - Titanic. Tre navi. Una storia*, Latina, Il Sorriso, 2009. Un italo americano, Bruno Giordano, sopravvissuto al naufragio del Titanic nel 1912, sopravvive anche a quello del Santa Lucia, nel quale muore la madre americana, da cui il titolo, e ha a che fare con quello dell'Andrea Doria nel 1956. In realtà è la storia romanzata del Santa Lucia. Ennesima prova dell'impatto del siluramento sull'immaginario, visualizzato nell'incredibile copertina e nel titolo del romanzo: le tre navi una accanto all'altra, col piccolo postale al posto d'onore tra i due grandi transatlantici, i "tre avvenimenti luttuosi che hanno sconvolto il secolo passato".

Vari spunti da J. Hillman, *Puer Aeternus*, Milano, Adelphi, 1999.

Sul volto della guerra totale sono debitore a G. Gribaudi, *Guerra totale. Tra bombe alleate e violenze naziste. Napoli e il fronte meridionale 1940-44*, Torino, Bollati Boringhieri, 2005, con citazioni da pp. 11-32 (da p. 38 è tratta la cartina qui riprodotta a p. 77); Ead., *La memoria, i traumi, la storia. La guerra e le catastrofi del Novecento*, Roma, Viella, 2020; Ead., *Combattenti, sbandati, prigionieri. Esperienze e memorie di reduci della seconda guerra mondiale*, Roma, Donzelli, 2016.


Dante Taddia
L'AMERICANA
Andrea Doria - Santa Lucia - Titanic
Tre navi. Una storia
Romanzo
IL SORRISO

APPENDICE

L'AFFONDAMENTO DELLA NAVE POSTALE SANTA LUCIA, VENTOTENE 24 LUGLIO 1943

di Giulio CARGNELLO, pubblicato su
Clio. Rivista Trimestrale di Studi Storici, ESI, Napoli, 3/2008

La nave postale Santa Lucia era il collegamento con la terraferma delle isole ponziane. Fu affondata in un'azione di guerra il 24 luglio 1943, con la perdita, in mare, di 65 vite umane. La tragedia è rimasta un evento capitale della storia delle isole, soprattutto perché l'inchiesta riguardante l'affondamento della nave e l'elenco delle vittime andarono dispersi durante quei tragici giorni della storia nazionale. La scarsità di certezze sull'evento e la disperazione delle famiglie hanno mantenuto viva la vicenda fino ai giorni nostri. Grazie ad approfondite ricerche, promosse dal Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto ed a fortunati ritrovamenti d'archivio, dopo 65 anni è possibile oggi fare luce pienamente su un fatto di storia locale che tanta importanza riveste per gli isolani.

La nave

Il Santa Lucia, comandato dal capitano di lungo corso Cosimo Simeone, appartenente alla SPAN, società Partenopea Anonima di Navigazione, era un piroscafo di 452 tonnellate di stazza lorda e 142 di stazza netta. Faceva servizio sulla linea 99, Ponza, Ventotene, Santo Stefano, terraferma. La nave, ad un ponte con due alberi, costruita nel 1912 ad Ancona, era iscritta al numero 87 delle matricole del compartimento marittimo di Napoli. Al momento del suo affondamento aveva un equipaggio civile composto da 17 persone ed un equipaggio militare di altre sette perso-

ne, destinato alla difesa da eventuali attacchi nemici[1]. L'imbarco d'equipaggio militare era un fatto normale in tutti i piroscafi postali del tempo di guerra.

La nave era stata militarizzata dalla Marina Militare, con il numero F73, per un breve periodo: dal 25 maggio al 30 agosto 1940 ed impiegata per servizio di pilotaggio foraneo a Napoli. In quel frangente assunse le sembianze di un mezzo militare mediante la pitturazione in grigio ed il montaggio di un cannoncino a prua. Nonostante la sua smilitarizzazione ed il ritorno in servizio sulla linea 99, mantenne tali caratteristiche sino al giorno del suo affondamento[2].

La situazione bellica in atto

Nel delicato scenario bellico del luglio del 1943, l'Italia aveva perso tutte le sue colonie ed era iniziata l'invasione di parte del territorio metropolitano, con la caduta di Pantelleria l'undici giugno e l'inizio dell'invasione della Sicilia a partire dal nove luglio. La scelta alleata di conquistare la Sicilia emerse dopo un iniziale favore per lo sbarco in Sardegna. La decisione di invadere l'Italia continentale non era ancora stata confermata, anche per la preferenza degli Americani nell'apertura rapida del fronte francese in Normandia. Le discussioni di Algeri tra il sig. Churchill, il gen. Marshall e il gen. Eisenhower avevano comunque evidenziato le priorità di forzare l'Italia ad uscire dalla guerra e di provocare la caduta del regime, inizialmente senza una vera e propria invasione ma utilizzando i bombardamenti aerei[3]. Anche nella conferenza del gennaio 1943 a Casablanca, Churchill e Roosevelt convennero di eliminare l'Italia dallo scenario della guerra, iniziando a premere sul territorio nazionale mediante l'iniziale conquista di parte di esso (Sicilia) e frequenti bombardamenti aerei. Lo scopo principale dell'azione di San Lorenzo a Roma, pienamente raggiunto, il 19 luglio del 1943, fu più che altro il voler colpire la città Eterna, mai prima toccata e creare quel senso di disastro che poi effettivamente si produsse. In particolare i bombardamenti alleati erano finalizzati a rendere impossibili le comunicazioni nella penisola italiana, il trasporto di uomini e materiali[4].

I documenti inglesi confermano che la capacità di resistenza degli Italiani non era ben conosciuta. La caduta di Mussolini colse impreparati i vertici alleati, poiché non era atteso un crollo del regime così repentino, anche se le operazioni militari e i bombardamenti aerei erano finalizzati proprio alla distruzione materiale e morale dell'Italia. I documenti britannici dimostrano inoltre che non era ben nota neppure la caduta verticale di consenso sulla figura di Mussolini e sulle sue decisioni, anche all'interno del regime stesso. Oltre alle valutazioni presenti nei piani militari[5], si può evidenziare un curioso documento, datato 14 luglio 1943, nel quale il ministro dell'Aviazione britannico propose il bombardamento di palazzo Venezia e di villa Torlonia per uccidere il Duce[6]. La proposta fu rifiutata per le scarse possibilità di successo (risparmiando la distruzio-

1) Archivio del ministero Marina Mercantile, oggi depositato presso l'Archivio della Marina Militare, fondo navi mercantili affondate durante la Seconda guerra mondiale, 1 sezione, fascicolo 52, Santa Lucia (da qui abbreviato in AMM, F.m.a II GM, 1 sez., fasc. 52, cartulazione non presente), Ruolo d'equipaggio della nave, rilasciato dalla Capitaneria di porto di Gaeta il 7/7/1941. La nave era munita di atto di Nazionalità n. 1182 del 16/8/1913 del Compartimento Marittimo di Napoli.

2) AMM, F.m.a. II GM, 2 sez., fasc. 4, Ordini operativi 1940.

3) W.F. Craven, J.L. Cate and Air Historical Group of the United States Air Force, *The Army Air Forces in World War II, volume Two, August 1942 to December 1943,* Chicago 1949, p. 488.

4) Archivi Nazionali Inglesi, Kew Gardens, Londra (da ora semplicemente KEW), WO32/11454, piani per la campagna d'Italia 1943.

5) KEW, CAB 84/53/29, Programma per la campagna d'Italia nel caso l'Italia non collassi, War Cabinet, Joint Planning Staff, Mediterranean Strategy del 12/7/1943.

6) KEW, FO 954/17B, minuta C.A.S. del 13/7/1943 (Harris seeks permission to bomb Mussolini in his office...). Segue parere negativo, ivi, del 14/7/1943 di Anthony Eden al Primo Ministro.

ne del centro storico di Roma) e fu superata dagli eventi stessi che videro l'eliminazione del Duce perpetrata dal Re, dai vertici militari e da alcuni degli stessi gerarchi del regime... La caduta di Mussolini costrinse gli Alleati ad un giro di consultazioni per aggiustare i piani militari alla nuova situazione, essendo evidente sin dagli inizi di agosto 1943 che il nuovo Governo italiano ricercasse l'armistizio[7].

Con la disfatta dell'asse in Africa, gli Alleati, nel giugno del 1943, aprirono una base aerea a Protville in Tunisia, da dove partivano i pattugliamenti aerei dell'area tirrenica. Protville ricoprì una notevole importanza nelle operazioni di aerosiluramento delle comunicazioni marittime italiane del Tirreno meridionale antistante la zona campana.

Il 23 luglio

Il 23 luglio del 1943, il giorno prima della tragedia, il Santa Lucia fu bersagliato nel corso del viaggio d'andata verso le isole. Non si trattava, come si è spesso pensato, della stessa tipologia d'azione, poi messa in atto il giorno dopo. Infatti il 23 il Santa Lucia fu bombardato da forte formazione nemica ad alta quota a circa 8 miglia da Ventotene, alle ore 11.30. Alcune testimonianze riportano il numero di circa 100 aerei, divisi in due squadriglie a forma di triangolo[8]. Due ore dopo, alle 12.30, un'altra formazione nemica della stessa tipologia ripassava nella stessa zona, sganciando bombe di medio calibro in mare e sull'ergastolo di Santo Stefano, causando un ferito lieve[9].

7) KEW, CAB 66/39/39, minute Gabinetto di guerra, valutazioni sulla caduta di Mussolini e interscambio di note tra il Primo Ministro Churchill e il Presidente Roosevelt, luglio 1943.
8) A. Jacometti, *Ventotene*, Genova 2004, p. 121.
9) Fatti riportati integralmente in: Archivio Centrale dello Stato, ministero dell'Interno, Dir. Gen. Pubblica Sicurezza, Affari Generali e Riservati, A5G-II Guerra Mondiale, b. 86, fasc. 40, sottofasc. 2, inserto 43, fonogramma n. 21646 della R. Prefettura di Littoria (Latina) del 23/7/1943 delle ore 19.30 per la Direzione Generale della Polizia e il Gabinetto del ministro dell'Interno.

Il Comandante del Santa Lucia, Cosimo Simeone, reagì al bombardamento ordinando l'effettuazione di alcune accostate e controaccostate. All'arrivo a Ponza fece rapporto, come dovuto all'Autorità marittima locale, che riferì alla Prefettura di Littoria, tramite il superiore Comando di Gaeta.

Nell'entroterra prospiciente le isole ponziane erano situati numerosi bersagli cospicui per le azioni alleate, come alcune vie di comunicazione (la ferrovia Roma- Napoli, la SS 6 Casilina e la SS 7 Appia). Gli Alleati effettuavano con estrema cura e precisione lo studio delle località da colpire, in base alla loro importanza strategica. Gli studi iniziavano sulla carta topografica, per poi seguire con l'esame di foto aeree d'ottima qualità e di notizie raccolte da agenti sul posto o spie. Gli ingegneri del Genio valutavano con cura l'esposizione, la facilità di distruzione, i punti deboli e l'orientamento delle strutture oggetto d'interesse. Non compaiono nelle carte inglesi, in nessun momento della guerra, le isole ponziane, come obiettivo terrestre da colpire. La località studiata più vicina era Gaeta[10]. Gli Inglesi non valutarono cospicua neppure la presenza di confinati politici sulle isole ponziane, tanto che le carte riportano vaghi e poco importanti rapporti sul confino: le personalità, poi protagoniste della storia repubblicana, presenti a Ponza e Ventotene all'epoca erano sconosciute agli Alleati in questa fase[11].

Dalla tipologia delle formazioni aeree del giorno 23 luglio e dal resoconto del Prefetto di Latina (vedi nota nove), è evidente quindi che si trattasse di bombardieri quadrimotore, probabilmente americani, in viaggio ad alta quota, di ritorno da azioni sulla terraferma, che effettuavano il rilascio del carico residuo in mare, prima di ritornare all'aeroporto di partenza. Lo sgancio degli esplosivi residui prima dell'atterraggio è una manovra normale, effettuata anche

10) KEW, AIR 23/6971, fascicolo Gaeta, studio sui bersagli in Italia.
11) Ibidem.

oggi, per evitare il chiaro pericolo di atterrare alla base con ordigni a bordo.

I giorni 22 e 23 vi furono parecchie azioni mediante bombardieri B17 "Fortezze volanti" sul continente, contro le linee ferroviarie, aeroporti e campi d'aviazione di Foggia, Bologna, Salerno, San Giorgio a Cremano, Grosseto, Pomigliano, Aquino, Capua e Capodichino, con missioni di circa 70 bombardieri verso tali obiettivi. L'aeroporto di Aquino, nell'entroterra di Gaeta e la linea ferroviaria Roma- Napoli potrebbero essere stati i bersagli degli aerei avvistati a Ventotene il 23 luglio. Sappiamo che il bombardamento di Aquino avvenne durante il mattino[12].

Questi particolari saranno utili per esaminare l'azione che portò all'affondamento del Santa Lucia il giorno dopo, effettuata da tutt'altro aereo, il bimotore *Beaufighter*, adibito esclusivamente, per la tipologia di armamento imbarcato, al siluramento delle navi. L'affondamento efficace di una nave non era mai eseguito mediante bombardamento da alta quota, sicuramente inutile per poter colpire un bersaglio così piccolo come una nave, disperso nell'immensità del mare ma con il siluramento a bassissima quota, da parte di aerei specializzati in queste azioni. Il siluro era l'ordigno specifico creato per l'affondamento delle navi. Il 47° stormo della *Royal Air Force*, responsabile dell'affondamento del Santa Lucia, non volò il giorno 23. I diari d'operazione conservati negli archivi inglesi lo confermano. È poi evidente dallo spoglio dei diari d'operazione di quel giorno e di tutto il 1943 del 47° stormo, che esso non effettuava mai operazioni su bersagli prestabiliti ma solo azioni di pattugliamento su rotte molto spesso identiche, sempre e solo sul Tirreno meridionale e centrale. Non risultano nemmeno mai presenti comunicazioni, per la segnalazione di bersagli, provenienti da altre squadre aeree, come i bombardieri quadrimotore del giorno prima[13]. Per tali motivi non vi è alcuna correlazione tra le due azioni del giorno 23 e del 24. Per molti anni si è creduto al legame tra le due azioni, convalidate dalle ventilate supposizioni del comandante del Santa Lucia, che la mattina del 24 sarebbe voluto partire con due ore di ritardo, per evitare di trovarsi sulla rotta nello stesso orario del giorno precedente, sicuro di essere sorpreso dagli stessi nemici[14].

12) KEW, CAB 80/4119, Gabinetto di guerra, Secret Weekly Resume, n. 204 of naval, military and air situation from 07.00 22nd july, to 07.00, 29/7/1943, Air situation. Bombardamenti sull'Italia continentale. Situazione confermata anche da fonte americana: Craven, cit., p. 465.

Il 24 luglio

La mattina del 24 luglio del 1943, il 47° stormo, composto da otto aerei, decollò dalla base tunisina di Protville alle ore 08.08, diretto verso la penisola italiana. La missione precedente a quella del 24 si era svolta il 22 luglio e quella successiva il 29, sempre sul Tirreno meridionale. Il tempo di volo da Protville al golfo di Napoli/ arcipelago ponziano era di due ore scarse.

La nave Santa Lucia partì da Ponza in orario, circa alle ore otto: non si sarebbe potuta trovare a due miglia da Ventotene all'ora dell'affondamento se fosse partita in ritardo, come qualcuno afferma[15]. La nave, infatti, impiegava circa due ore a compiere il tragitto Ponza- Ventotene, non superando gli otto nodi di velocità.

A sud ovest di Ventotene, alle 9.58 avvenne la prima azione dello stormo inglese: una barca a vela fu attaccata con le mitragliatrici e lasciata affondare. Quattro minuti dopo, alle 10.02 a due miglia a NNE di Ventotene, lo stes-

13) KEW, AIR 27, Operations record book delle pattuglie operanti nel 1943.
14) Le supposizioni del comandante Simeone sono state avvallate, postume, principalmente dalla figlia Anna e da alcuni testimoni (cfr. F. Maiorino, *Documentario televisivo sull'affondamento del Santa Lucia*, Roma 2008 [https://www.youtube.com/watch?v=CuXELGHls6I]).
15) In particolare, lo affermava il maestro ponzese Ernesto Prudente (cfr. Maiorino, cit.).

so stormo, avvistò il Santa Lucia, valutato ad occhio dagli aviatori inglesi come motonave costiera di circa 1500-2000 tonnellate, in navigazione con rotta 90° a circa otto nodi ed un pontone tedesco in navigazione più avanti, a breve distanza dal Santa Lucia[16].

La formazione si divise in due parti composte da quattro aerei ciascuna, una diretta verso il pontone tedesco, l'altra verso il Santa Lucia, contestualmente all'ordine di attacco del comandante dello stormo, il Wing Commander J. Lee Evans, imbarcato sul *Beaufighter* Q. L'attacco con aerosiluranti si svolgeva sempre nello stesso modo, secondo una tattica ben consolidata. Il raggio d'azione del siluro era di 500 metri, perciò gli aerei dovevano avvicinarsi molto al bersaglio, assicurandosi di non essere colpiti dalla contraerea. Per questo erano mandati avanti due apparecchi, di solito i più esterni della formazione, a mitragliare, con lo scopo di fiaccare qualsiasi tentativo di resistenza ed eliminare il fuoco contraereo. Il Santa Lucia aveva un cannoncino a prua, mai usato ma che da un aereo in volo sicuramente non avrebbe potuto essere distinto come attivo o non attivo. Le testimonianze orali raccolte, specialmente quella dell'unico sopravvissuto nel 2008, Vincenzo Moretti, negano l'utilizzo delle armi di bordo del Santa Lucia[17].

La fulminea azione inglese aveva comunque anticipato qualsiasi tentativo d'utilizzo del cannoncino. Ad ogni modo gli Inglesi riferirono una debole azione antiaerea, probabilmente proveniente dal pontone tedesco. L'aereo "leader" Q e l'aereo R iniziarono il mitragliamento del Santa Lucia[18]. Successivamente i due aerei retrostanti sganciarono i

16) KEW, AIR 27, Operations record book 47° stormo, 24/7/1943. La valutazione del tonnellaggio, chiaramente fatta a occhio dall'aereo, è errata: come già detto si trattava di una nave di 452 tonnellate di stazza lorda.
17) Per l'ascolto delle testimonianze cfr. Maiorino, cit. Oggi (2021) il testimone citato è deceduto.
18) KEW, AIR 27, Operations record Book 47° stormo, 24/7/1943, l'equipaggio dell'aereo Q era composto dal citato comandante WC J. Lee Evans e dal sergente P. Tuhill, quello dell'aereo R dall'Ufficiale S. Cowen e dal sergente A. Crawford.

siluri. Il primo siluro lanciato dall'aereo G, in volo tra l'isola e la nave, andò a vuoto, mentre l'altro, lanciato dall'aereo F, comandato dal Warrant Officer A. Thompson[19] centrò il bersaglio. La nave saltò in aria con una violenta esplosione. Una volta diradatosi il fumo scuro marrone che l'aveva avvolta, non ne rimase traccia sul mare. Gli altri aerei, D X W ed A, della pattuglia, allo stesso tempo in cui si stava colpendo il Santa Lucia, si diressero verso l'altro oggetto navigante, il pontone germanico e lo attaccarono con le mitragliatrici. Non lo silurarono perché un pontone, non avendo molto pescaggio, non era provvisto di una parte sommersa sufficiente da poter essere urtata dal siluro, che sicuramente sarebbe passato sotto la carena senza toccarla. L'intero attacco non durò complessivamente più di 6 minuti.

Quegli aerei *Beaufighter* avevano circa 600 miglia d'autonomia, esattamente il viaggio Protville- Ventotene e ritorno. Le azioni al largo di Ventotene durarono al massimo 10 minuti: una maggior durata avrebbe causato un consumo di carburante così elevato da non permettere il ritorno. Il tempo trascorso tra la prima azione contro la barca a vela (ore 9.58) e l'affondamento del Santa Lucia (10.08) è infatti 10 minuti[20]. Dopo queste azioni la 47° pattuglia rientrò a Protville, dove atterrò alle 11.50[21].

I documenti italiani riportano l'affondamento alle ore 10.08 a circa due miglia per 350° da Ventotene, dove la nave era diretta[22]. Il Santa Lucia si inabissò in 28 secondi portan-

19) Il navigatore era il sergente Craven.
20) Craven, cit., p. 494, autonomia dei *Beaufighter*. Per una mappa delle rotte seguite di solito dagli aerosiluranti inglesi con base a Protville vedi Butler James (a cura di), *History of the Second World War, United Kingdom military series, the Mediterranean and the Middle East, volume V*, London 1973, pp. 356-357.
21) Il rientro alla base dopo l'azione fu immediato perché la differenza tra l'orario di atterraggio a Protville, ore 11:50, e l'orario dell'affondamento, ore 10:08, è esattamente il tempo necessario di volo per poter rientrare da Ventotene. I fatti qui esposti sono integralmente descritti nel citato *operations book*.
22) AMM, F.m.a. II GM, 1 sez., fasc. 52, telegramma cifrato della Capitaneria di Napoli del 24/7/1943, ore 20:20 al ministero delle Comunicazioni (da

do con sé 65 vite e lasciando solo cinque superstiti, di cui uno, il Comandante Cosimo Simeone, morì dopo pochi giorni a causa delle ferite riportate nell'esplosione. Il siluramento del piroscafo fu notato dall'isola di Ventotene da alcuni testimoni e anche dal personale del semaforo della Marina Militare che diede l'allerta per disporre i soccorsi[23].

Il pontone tedesco, identificato con il numero F212, che gli Inglesi credevano di aver lasciato in fiamme, invece, poco danneggiato, prestò i primi soccorsi a pochi minuti dall'affondamento, poi rinforzati da due motopescherecci, uno gaetano, l'altro ponzese, dirottati sul posto dall'Autorità marittima, avvisata della disgrazia dal Comando di Ventotene[24]. Le operazioni di soccorso furono poi ulteriormente intensificate con l'arrivo del motoscafo Medolino della Pubblica Sicurezza di Ventotene (MAS n. 13) e da un aereo d'idrosoccorso, inviato dalla Marina Militare di Napoli, con il quale fu trasportato all'ospedale militare di Napoli il comandante Simeone. La Marina avrebbe inviato anche due navi, la corvetta Euterpe e la torpediniera Ardimentoso per la ricerca dei corpi[25].

ora Ministero), Direzione Generale della Marina Mercantile (da ora DGMMerc). Vi è una leggera discordanza sull'ora dell'avvenimento nei documenti italiani: l'analogo telegramma della Capitaneria di Gaeta del 24 luglio, ore 14, al Ministero, DGMMerc riporta l'accaduto come avvenuto alle ore 10. Altri documenti successivi della Capitaneria di Gaeta, tra cui l'importante inchiesta sull'accaduto, correggeranno l'orario alle 10:08. I telegrammi del ministero dell'Interno, che si basavano sempre su notizie fornite dalle Capitanerie di porto, come il telegramma del 24 luglio, ore 20:05 della Prefettura di Littoria al Gabinetto del ministero dell'Interno, Direzione Generale dei Servizi di Guerra (v. nota 9), riportano l'orario delle 10:15 che si presume approssimato al quarto d'ora per eccesso. Il diario di bordo del 47° stormo inglese, molto preciso, indica le 10:02 come orario d'inizio del mitragliamento, previo al siluramento. È quindi verosimile l'affondamento della nave alle 10:08, poiché l'azione di mitragliamento e siluramento non poteva durare complessivamente più di 5- 6 minuti.

23) Cfr. Maiorino, cit.

24) AMM, F.m.a. II GM, 1 sez., fasc. 52, telegramma cifrato della Capitaneria di Gaeta del 24/7/1943, ore 14, al Ministero, DGMMerc e al Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di porto (da ora Maricogecap).

25) Ivi, comunicazione telefonica trascritta del Comando Difesa Traffico allo Stato Maggiore della Marina del 24/7/1943, ore 11:05 per disporre i soccorsi.

Già il giorno dopo, il 25 luglio del 1943, il conteggio dei sopravvissuti si concluse e fu comunicato l'elenco dei superstiti al Ministero[26]. L'inchiesta sulle cause dell'affondamento venne stilata dalla Capitaneria di Porto di Gaeta solo sei giorni dopo il fatto ma la conclusione della pratica, con la redazione delle dichiarazioni di scomparizione in mare, fu interrotta ed i documenti dispersi. I parenti non saranno mai avvisati ufficialmente della perdita dei loro cari.

Il relitto venne scoperto, senza l'ausilio della posizione riportata sulle carte d'archivio a seguito di un'immersione, dal subacqueo Raimondo Bucher nel 1959, a meno di 50 metri di profondità.

Solo nell'estate del 2007 la Sezione storica del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto ha ritrovato i documenti, da sempre creduti scomparsi[27]. L'inchiesta stilata dalla Capitaneria di porto di Gaeta, con allegati gli elenchi dell'equipaggio militare, civile e dei passeggeri presenti a bordo quel giorno, permette un definitivo conteggio delle vittime[28]. Al momento della partenza da Ponza a bordo del piroscafo vi erano imbarcati:

n. 17 persone facenti parte dell'equipaggio civile;

n. 7 persone facenti parte del personale militare destinato all'armamento difensivo della nave;

n. 46 passeggeri.

Il totale è di 70 persone[29].

Dell'equipaggio civile si salvarono:

26) Ivi, telegramma cifrato della Capitaneria di Gaeta del 25/7/1943, ore 15.50, a DGMMerc e Maricogecap, con i nomi dei superstiti.

27) A cura dell'autore, responsabile della Sezione storica, su spinta e interessamento della sig.ra Mirella Romano, presidente del Comitato delle vittime del Santa Lucia e orfana di quell'evento, provvidenzialmente incontrata e conosciuta a Ponza nel 2007.

28) AMM, F.m.a. II GM, 1 sez., fasc. 52, foglio della Capitaneria di Gaeta alla DGMMerc e a Maricogecap, del 30/7/1943.

29) Allegate al presente saggio si troveranno le copie degli elenchi ufficiali degli imbarcati di quel giorno, divisi in equipaggio civile, allegato A, equipaggio militare, allegato B e passeggeri, allegato C.

conoscenza della traduzione di Mussolini in prigionia a Ponza.

Il 24 luglio il Duce si trovava ancora a Roma a capo del governo. Mussolini fu sfiduciato dal Gran Consiglio del Fascismo nella notte tra il 24 e il 25 luglio. Il giorno dopo si recò al lavoro a palazzo Venezia e solo nel pomeriggio del 25 alle 17.00 conferì con il Re. Per ordine del Re fu arrestato subito dopo e tradotto in una caserma di Roma. Il nuovo Capo del Governo, Pietro Badoglio, interpellò Mussolini circa il luogo dove volesse essere confinato, che egli indicò nella Rocca delle Caminate, presso il suo borgo natale di Predappio. Si ritenne troppo rischiosa una località così settentrionale e così vicina alla Germania. Nella tarda serata alle 22 circa del giorno 27, il Duce venne caricato su una macchina e condotto al porto di Gaeta. Fu imbarcato sulla corvetta Persefone, al comando dell'ammiraglio Franco Maugeri, per essere confinato sulle isole ponziane, proprio dove il Duce stesso aveva fatto imprigionare tanti suoi avversari politici. La corvetta partì dopo la mezzanotte alla volta di Ventotene, dove sostò all'alba per cercare alloggio per Mussolini. Dato il sovraffollamento di prigionieri politici sull'isola e soprattutto la presenza di un presidio germanico, fu deciso di fare prua su Ponza. Verso le 11 del giorno 28 Mussolini sbarcò e trovò ospitalità coatta in una casa prospiciente la spiaggia di Santa Maria[33]. Per tali fatti è assolutamente priva di fondamento la voce, per anni circolante nelle isole ponziane, che affermava la possibile presenza di Mussolini a bordo del Santa Lucia il 24 luglio.

Come già spiegato, gli Angloamericani non sapevano esattamente quando dovesse cedere il regime; quindi non è immaginabile nemmeno la conoscenza della data esatta della possibile caduta del regime da parte degli Alleati, ca-

33) Tra le tante fonti che testimoniano questi fatti storici sono degne di curiosità le seguenti: F. Maugeri, *Mussolini mi ha detto*, Roma 1944, diario dell'amm. Maugeri sulla traversata della corvetta Persefone, e l'opera omnia di Mussolini, contenente i suoi diari, a cura di Edoardo e Duilio Susmel, La Fenice, Firenze 1990, pensieri pontini e sardi a p. 276.

duta che li colse di sorpresa. Di conseguenza anche l'ipotesi "Mussolini" è priva di fondamento.

Telefonate agli Inglesi

Ipotetiche segnalazioni telefoniche agli Inglesi, provenienti da cittadini delle isole del Golfo di Napoli sulla posizione del Santa Lucia il giorno 24, riportate da alcune fonti locali[34], sono da ritenersi frutto di fantasia. È evidentemente impossibile che possa essere partita una segnalazione telefonica da Ischia (territorio italiano, alleato dei Tedeschi) verso un Comando inglese di stanza a Protville in Tunisia, in piena guerra, per segnalare la posizione di una nave, che fra l'altro non rivestiva alcun interesse strategico. È superfluo ricordare l'inesistenza, all'epoca, di sistemi di teleselezione internazionale diretta, come quelli odierni.

Il quarantasettesimo stormo inglese

Il 47° stormo della *Royal Air Force* nel luglio del 1943 contava 33 militari tra piloti e navigatori. Si trattava di uno dei tanti stormi della RAF combattenti sui cieli italiani, come il 39°, il 42° e il 217° per esempio. Lo stormo nel luglio del 1943 era di stanza a Protville, appena trasferito da un'altra base sita nel Sudan inglese. Gli equipaggi alla base vivevano in condizioni accettabili, anche se il medico della pattuglia riportò nei suoi informativi numerosi casi di gastroenterite da acqua contaminata[35]. Il maggior numero di morti e feriti si contava nelle azioni di guerra. Le missioni di guerra sugli aerosiluranti *Beaufighter* erano realmente rischiose, con poche possibilità di sopravvivere ad un'in-

34) Il Tempo 4/3/2008 e N. Albanelli, *Ventotene 24 luglio 1943*, Ischia 2006, p. 66.

35) KEW, AIR 49/197, Rapporto sullo stress operativo della 47° pattuglia dell'Ufficiale medico, 1/11/1942.

tera stagione d'impiego su questi mezzi. I *Beaufighter* erano aerei abbastanza lenti: a causa della mancanza del radar si volava solo nelle ore diurne, lo sganciamento del siluro doveva avvenire a bassa quota e molto vicino al bersaglio, a grande vicinanza da un possibile fuoco contraereo. Un equipaggio di un aereo doveva compiere 200 ore di volo in operazioni di guerra, con minime percentuali di sopravvivenza. Nei mesi di agosto, settembre ed ottobre del 1943 di 33 militari dello stormo sette furono uccisi, quattro abbattuti o dispersi ed otto presi prigionieri. Per questi motivi gli attacchi erano mirati a tutti i mezzi che potessero rappresentare un pericolo per gli aerei, per così tentare di tornare sani e salvi alla base[36]. Specialmente in acque italiane si attaccavano anche mezzi apparentemente inoffensivi, come le barche a vela o i piccoli trasporti merci, perché spesso il governo italiano ordinava il trasporto di materiale a servizio dello sforzo bellico celato in mezzi esteriormente innocui[37].

Perché le famiglie dei caduti del Santa Lucia non furono informate ufficialmente dell'accaduto

Dopo aver ricevuto l'inchiesta del 30 luglio 1943, il Ministero delle Comunicazioni, Direzione Generale della Marina Mercantile, dispose il sette agosto 1943 che, come richiesto dalla legge, la Capitaneria di Gaeta facesse le comunicazioni di rito alle famiglie e regolarizzasse lo stato civile dei caduti[38].

Il Ministero sollecitò la regolarizzazione dello stato civile con un telegramma del nove agosto 1943, pregando di

36) Ibidem.
37) Questo dato è stato evidenziato dallo spoglio di alcuni fascicoli di altre navi del fondo AMM, "Navi Mercantili affondate durante la Seconda Guerra Mondiale", qui ampiamente utilizzato.
38) AMM, F.m.a. II GM, 1 sez., fasc. 52, dispaccio del Ministero, DGMMerc alla Capitaneria di Gaeta del 7/8/1943.

inviare con urgenza le copie degli atti[39]. La risposta giunse il dieci agosto al Ministero. La Capitaneria precisava di non aver ancora chiuso il verbale di scomparizione in mare relativo ai periti del piroscafo a causa della mancanza di alcuni dati anagrafici, riservandosi di inviarlo, una volta concluso, appena possibile[40]. Ma era molto vicina la data dell'armistizio dell'otto settembre 1943. Nello sbandamento generale che comportò l'armistizio con la fuga del governo dalla Capitale, anche i ministeri ne ebbero a soffrire: infatti, con la formazione della Repubblica Sociale Italiana e l'occupazione tedesca di Roma, i Ministeri furono quasi paralizzati e all'inizio del 1944 presero sede al nord. Rimasero a Roma solo gli uffici di carattere più amministrativo. La Capitaneria di Porto di Gaeta si trovò in zona di guerra tra la linea Gustav e la linea Adolf Hitler e fu bombardata dagli Alleati[41].

Non sappiamo esplicitamente perché non fu chiusa la pratica di verbalizzazione degli scomparsi e non furono avvisate le famiglie ma possiamo ipotizzare che il disastroso periodo precedente e susseguente all'armistizio ed i bombardamenti aerei del porto di Gaeta abbiano provocato la paralisi dei servizi della Capitaneria di Porto e del Ministero. Dopo l'ultimo telegramma del nove agosto 1943, infatti, la Capitaneria di Gaeta non mandò più alcuna comunicazione al Ministero, riprendendo in mano la vicenda Santa Lucia dopo l'otto settembre 1944, quando ormai la zona era nelle mani delle Alleati e Roma era stata già liberata, su sollecito del Ministero stesso[42]. Nel rispondere il 19

39) Ivi, telegramma del Ministero, DGMMerc alla Capitaneria di Gaeta del 9/8/1943.
40) Ivi, telegramma della Capitaneria di Gaeta al Ministero del 10 agosto 1943.
41) Da nostra indagine nei documenti d'archivio presso la capitaneria di Gaeta (2021) è evidente che i servizi erogati nel periodo furono ridotti al minimo.
42) AMM, F.m.a. II GM, 1 sez., fasc. 52, dispaccio del Ministero della Marina, DGMMerc alla Capitaneria di Gaeta del 8/9/1944, con la richiesta di regolarizzare lo stato civile dei deceduti, in particolare del brigadiere della G.d.F. Michele Giannotta, su sollecito dei padre, ivi, al Ministero della Marina del

settembre 1944 la Capitaneria pregava il Ministero di inviare copia di tutti i documenti concernenti il Santa Lucia perché la pratica era andata dispersa[43]. La pratica normalmente si sarebbe dovuta concludere al massimo nel settembre 1943 ma nel settembre del 1944 la Capitaneria non era in grado nemmeno di produrre la lista dei caduti, che la stessa un anno prima aveva diligentemente inviato a Roma[44]. Fortunatamente gli archivi ministeriali conservavano ancora tutto l'incartamento, giunto fino a noi, inviato in copia alla Capitaneria di Gaeta l'undici novembre 1944 per la regolarizzazione dello stato civile[45]. Anche il Comando Generale della Guardia di Finanza incalzò il Ministero della Marina affinché fossero fornite notizie circa la sorte dei finanzieri presenti a bordo della nave[46]. La Capitaneria di Gaeta provvide alla regolarizzazione dello stato civile solo agli inizi del 1945, senza però darne comunicazione ufficiale anche alle famiglie[47].

Conclusioni

Il Santa Lucia non era un bersaglio predefinito, né risulta che il suo affondamento fosse stato programmato dagli Inglesi. Il 47° stormo lo affondò, come accaduto con molte altre navi italiane in navigazione sul Tirreno, nell'ambito delle operazioni di guerra volte a sconfiggere l'Italia e a farla uscire dalla guerra, anche mediante la distruzione di tutte le sue linee di comunicazione, così come indicato nei piani di guerra inglesi esaminati.

Per molti anni si è accusato lo stormo inglese di accanimento su una nave civile trasportante solo passeggeri. Tale accusa deve essere ormai accantonata per i seguenti motivi, chiari alla luce dei fatti esposti:

Le pattuglie inglesi operanti sul Tirreno eseguivano missioni di routine con ordine di distruggere le vie di comunicazione nemiche;

Gli stormi inglesi volavano senza l'ausilio d'alcuno strumento di radionavigazione e sceglievano i loro bersagli a vista. La decisione di attacco doveva essere presa in pochi secondi, con limitati margini di tempo per decidere, colpire per primi e scongiurare il fuoco contraereo. È già stato riferito che il mitragliamento previo faceva poi parte della normale tattica d'attacco;

La nave Santa Lucia appariva a tutti gli effetti come una nave da guerra, almeno vista da un aereo in quota e in velocità. La livrea grigia, mai cambiata dopo la smilitarizzazione del 1940 e la presenza del cannoncino di prua erano sicuri segnali d'appetibile bersaglio e di possibile offesa per uno stormo in volo. La vicinanza del pontone tedesco, che molto probabilmente reagì con debole fuoco contraereo, come testimoniato dagli aviatori inglesi, sicuramente perfezionò la decisione d'attacco del Comandante dello stormo;

Oltre ad apparire simile ad una piccola nave da guerra, il Santa Lucia non aveva quasi passeggeri visibili sul ponte, perché essi si trovavano sottocoperta. Il Comandante prese la decisione di radunare i passeggeri sottocoperta per non esporli al pericolo del mitragliamento. Tale decisione, chiaramente presa con i migliori intenti, probabilmente fu fatale alle persone imbarcate, perché nell'affondamento repentino della nave, queste rimasero

31/8/1944, [l'intestazione al Ministero della Marina della DGMMerc e non alle Comunicazioni, in questo momento è dovuta al passaggio all'amministrazione del Regno d'Italia (del sud), che aveva riportato questa Direzione Generale sotto il Ministero della Marina. Poi transiterà, nel 1947, al nuovo ministero della Marina Mercantile].

43) Ivi, foglio della Capitaneria di Gaeta al Ministero, DGMMerc, del 19/9/1944.

44) Ivi, foglio della Capitaneria di Gaeta al Ministero, DGMMerc, del 29/9/1944.

45) Ivi, dispaccio del Ministero, DGMMerc alla Capitaneria di Gaeta del 11/11/1944.

46) Ivi, dispaccio del Ministero delle Finanze, Comando Generale della Guardia di Finanza al Ministero della Marina, DGMMerc del 19/9/1944 e id. del 27/1/1945.

47) Ivi, sottofascicolo dei verbali di scomparizione in mare.

intrappolate ed affogarono. Simeone aveva già fatto esperienza di mitragliamenti alla nave prima del luglio del 1943, come riferito da alcune fonti locali ed agiva con il nobile fine di salvare la vita delle persone. Il carabiniere Vincenzo Moretti ha affermato di essersi salvato perché non fece in tempo a rifugiarsi sottocoperta e, visto il siluro, corse istintivamente a poppa, cadendo in mare dopo l'esplosione[48]. Il siluro spezzò la nave in due tronconi che s'inabissarono subito, trascinando con loro tutte le persone rifugiate sottocoperta senza via di scampo. Sarebbe forse stato possibile un numero minore di vittime se i passeggeri si fossero trovati sul ponte ma comunque ci sarebbero state vittime, perché la nave esplose proiettando schegge ovunque.

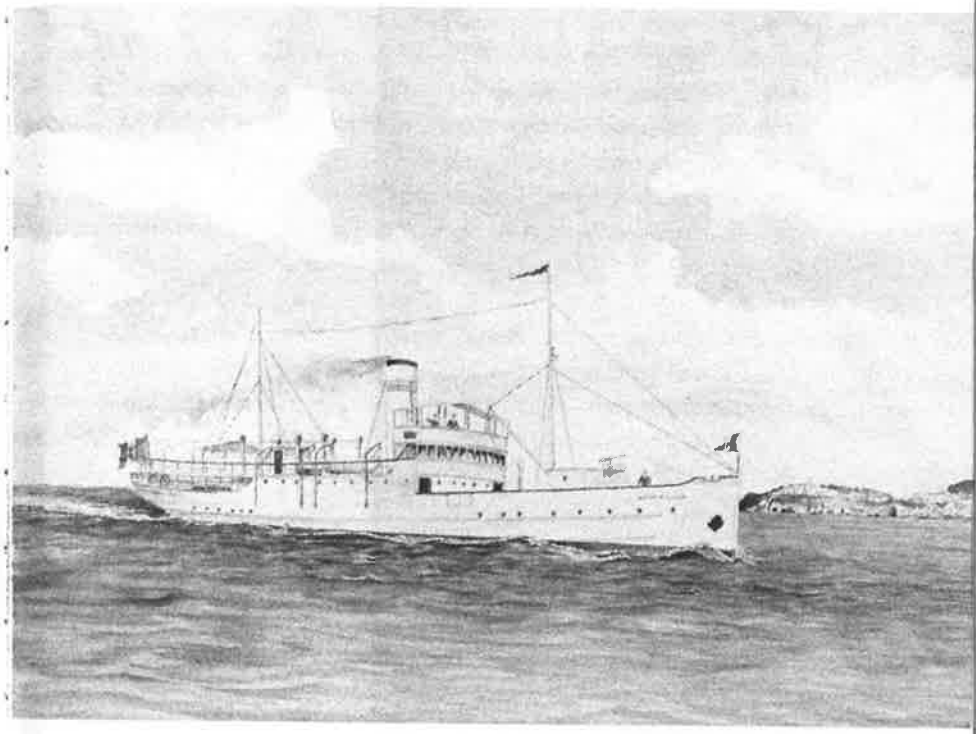
Purtroppo però la realtà di quel 24 luglio del 1943 è ben altra: uno dei tanti fatti di guerra del secondo conflitto rimanga a monito per le generazioni future sull'assurdità delle coincidenze della guerra.

Bibliografia e fonti

Albanelli Nunzio, *Ventotene 24 luglio 1943,* Ischia 2006.
Butler James (a cura di), *History of the Second World War, United Kingdom military series, the Mediterranean and the Middle East, volume V,* London 1973.
Craven, Wesley Frank, CATE James Lee and Air Historical Group of the United States Air Force, *The Army Air Forces in World War II, volume Two, August 1942 to December 1943,* Chicago 1949
Jacometti Alberto, *Ventotene,* Genova 2004.
Maugeri Franco, *Mussolini mi ha detto,* Roma 1944.

The National Archives of United Kingdom, Kew London (KEW)
Archivio dell'ex Ministero della Marina Mercantile, Roma EUR
Archivio Centrale dello Stato, Roma EUR
Archivio Storico della Marina Militare, via Taormina Roma (AMM)

48) Cfr. Maiorino, cit.



INDICE

Introduzione
Ammiraglio Giovanni Pettorino 7

Premessa 13

L'affondamento del postale Santa Lucia 19

Note ai paragrafi 93

APPENDICE

L'affondamento della nave postale
Santa Lucia, Ventotene 24 luglio 1943
di Giulio Cargnello 107

Finito di stampare nel mese di luglio 2021
per conto delle edizioni All Around
presso Mediagraf SpA Noventa Padovana (PD)
da www.printbee.it

Luciano Zani,
Professore ordinario di Storia contemporanea presso il Dipartimento di Scienze Sociali ed Economiche della Facoltà di Scienze politiche, Sociologia, Comunicazione della Sapienza Università di Roma. Ex Preside della Facoltà di Sociologia della Sapienza. Membro del Comitato scientifico della Fondazione sul giornalismo italiano Paolo Murialdi. Ha scritto di fascismo, antifascismo e guerre mondiali.