

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

di Giulio CARGNELLO

dottore magistrale in storia contemporanea
dottore magistrale in gestione e valorizzazione del territorio (geografia)
capo sezione Archivio storico del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto- Guardia Costiera.

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 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 in 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 7 persone, destinato alla difesa da eventuali attacchi nemici¹. 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 affondamento².

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 9 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.

¹ Archivio del Ministero Marina Mercantile, fondo navi mercantili affondate durante la Seconda Guerra Mondiale, fascicolo "Santa Lucia" (da ora semplicemente Mimerc), Ruolo d'equipaggio della nave, rilasciato dalla Capitaneria di Porto di Gaeta il 7 luglio 1941. La nave era munita di atto di Nazionalità n.1182 del 16 agosto 1913 del Compartimento Marittimo di Napoli.

² Archivio della Marina Militare, fondo navi mercantili, fascicolo "Santa Lucia 1943"

Le discussioni di Algeri tra 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 aerei³. 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 invasione 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 creò. In particolare i bombardamenti alleati erano finalizzati a rendere impossibili le comunicazioni nella penisola italiana ed il trasporto di uomini e materiali⁴.

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 militari⁵, si può evidenziare un curioso documento, datato 14 luglio 1943, nel quale il ministro dell'Aviazione britannico propose al Primo Ministro il bombardamento di palazzo Venezia e di villa Torlonia per uccidere il Duce⁶. La proposta fu rifiutata per le scarse possibilità di successo e fu superata dagli eventi stessi che videro l'eliminazione del Duce perpetrata dagli 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'armistizio⁷.

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 notevolissima 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 triangolo⁸. Due ore dopo, alle 12.30, un'altra formazione nemica della stessa

³ 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, pag. 488.

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

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 luglio 1943.

⁶ Kew, FO 954/17B, dp.del 14 luglio 1943 prot 489. Harris seeks permission to bomb Mussolini in his office.

⁷ Kew, CAB 66/39/39 gabinetto di guerra, valutazioni sulla caduta di Mussolini e intercambio di note tra il Primo Ministro Churchill e il Presidente Roosevelt.

⁸ JACOMETTI Alberto, *Ventotene*, Genova 2004, pag.121.

tipologia ripassava nella stessa zona, sganciando bombe di medio calibro in mare e sull'ergastolo di Santo Stefano, causando un ferito lieve⁹.

Il Comandante del "Santa Lucia" 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 Gaeta¹⁰. 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 al grande pubblico ed agli Alleati¹¹.

Dalla tipologia delle formazioni aeree del giorno 23 luglio e dal resoconto del Prefetto di Latina (vedi nota 9), 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 in mare, prima di ritornare all'aeroporto di partenza. Lo sgancio degli esplosivi residui prima dell'atterraggio è una manovra normale, effettuata anche oggi, per evitare il chiaro pericolo di atterrare alla base con ordigni a bordo.

I giorni 22 e 23 vi furono parecchie azioni di bombardamento con 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 mattino¹².

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

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 luglio 1943 delle ore 19.30 per la Direzione Generale della Polizia e il Gabinetto del Ministro dell'Interno.

¹⁰ Kew, AIR 23/6971, fascicolo Gaeta (v. nota seguente).

¹¹ Kew, AIR 23/6971, studio sui target in Italia.

¹² Kew, CAB 80/4119, War Cabinet, Secret Weekly Resume, n. 204 of naval, military and air situation from 07.00 22nd july, to 07.00 29 july 1943, Air situation, bombardamenti sull'Italia continentale. Situazione confermata anche da fonte americana: CRAVEN, *op.cit.*, pag. 465.

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. E' poi evidente dallo spoglio dei diari di bordo 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 target, provenienti da altre squadre aeree, come i bombardieri quadrimotore del giorno prima¹³. 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 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 nell'orario conosciuto, sicuro di essere sorpreso dagli stessi nemici.

Il 24 luglio

La mattina del 24 luglio del 1943, il 47° stormo, composto da 8 aerei, decollò da 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 pontiano era di due ore scarse.

La nave "Santa Lucia" partì da Ponza in orario, circa alle 8: non si sarebbe potuta trovare a due miglia da Ventotene all'ora dell'affondamento se fosse partita in ritardo, come qualcuno afferma.

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 stesso 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 8 nodi ed un pontone tedesco in navigazione più avanti, a breve distanza dal "Santa Lucia"¹⁴. La formazione si divise in due parti composte da 4 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 sarebbe potuto essere distinto come attivo o non attivo. Le testimonianze orali raccolte, specialmente quella dell'unico sopravvissuto ancora vivente, Vincenzo Moretti, negano l'utilizzo delle armi di bordo del "Santa Lucia"¹⁵. La fulminea azione inglese aveva comunque anticipato qualsiasi tentativo d'utilizzo del cannoncino. Ad ogni modo gli Inglesi riferiscono una debole azione antiaerea, probabilmente proveniente dal pontone tedesco.

¹³ Kew, AIR 27, Operations record book delle pattuglie operanti nel 1943.

¹⁴ Kew, AIR 27 Operations record Book 47°, 24 luglio 1943. La valutazione del tonnellaggio, chiaramente fatta ad occhio dall'aereo, è errata: come già detto si trattava di una nave di 452 tonnellate di stazza lorda.

¹⁵ Per l'ascolto delle testimonianze v. MAIORINO Fabio, *Documentario televisivo sul "Santa Lucia"*, Roma 2008.

L'aereo "leader" Q e l'aereo R iniziarono il mitragliamento del "Santa Lucia"¹⁶. Successivamente i due aerei retrostanti sganciarono i 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. Thompson¹⁷ 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 sta 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.

Gli 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 minuti¹⁸. Dopo queste azioni la 47° pattuglia rientrò a Protville, dove atterrò alle 11.50¹⁹.

I documenti italiani riportano l'affondamento alle ore 10.08 a circa 2 miglia per 350° da Ventotene, dove la nave era diretta²⁰. Il "Santa Lucia" si inabissò in 28 secondi portando con sé 65 vite e lasciando solo 5 superstiti, di cui uno, il Comandante, morì a breve a causa delle ferite riportate nell'esplosione. Il siluramento del piroscifo fu notato dall'isola di Ventotene da alcuni testimoni²¹. 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 ponzone, requisiti sul posto dall'Autorità marittima, immediatamente avvisata della disgrazia da Ventotene²². 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

¹⁶ Kew, AIR 27 Operations record Book 47°, 24 luglio 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.

¹⁷ Il navigatore era il sergente Craven.

¹⁸ CRAVEN, *op.cit.*, pag.494, autonomia dei Beaufighter. Per una mappa delle rotte seguite di solito dagli aerosiluranti inglesi con base a Protville vedi BUTLER James (edited by), *History of the Second World War, United Kingdom military series, the Mediterranean and the Middle East, volume V*, London 1973, pagg.356-357.

¹⁹ 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.

²⁰ Mimerc, telegramma cifrato della Capitaneria di Napoli del 24 luglio 1943, ore 20.20 al Ministero delle Comunicazioni (da ora Ministero), Direzione Generale della Marina Mercantile (da ora DGMMerc), prot. 19543. 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. E' 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.

²¹ v. MAIORINO, documentario televisivo citato.

²² Mimerc, 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 (da ora Maricogecap), prot. 1739R.

Napoli il comandante Simeone. La Marina avrebbe inviato anche due navi, la corvetta Euterpe e la torpediniera Ardimentoso per la ricerca dei corpi²³.

Già il giorno dopo, il 25 luglio del 1943, il conteggio dei sopravvissuti si concluse e fu comunicato l'elenco dei superstiti al Ministero²⁴. L'inchiesta sulle cause dell'affondamento venne stilata dalla Capitaneria di Porto di Gaeta solo 6 giorni dopo il fatto, ma la conclusione della pratica, con la redazione delle dichiarazioni di scomparsa 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 l'ufficio storico del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto ha ritrovato 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 vittime²⁵. 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 persone²⁶.

Dell'equipaggio civile si salvarono:

- il comandante del piroscafo, Cosimo Simeone, matricola 7689, classe 1888 di Gaeta, gravemente ferito, poi deceduto all'ospedale di Napoli;
- il giovanotto Luigi Ruocco, classe 1904, matricola 42495, di Castellammare di Stabia, leggermente ferito, oggi deceduto.

Dell'equipaggio militare non si salvò nessuno e dei passeggeri furono recuperati:

- Fernando Capoccioni, fante, nato a Roma il 11 agosto 1909, domiciliato a Roma in piazza Barberini 45, trasportato a Napoli con l'idrosoccorso, per gravi fratture alle gambe, non se ne conosce la successiva sorte;
- il carabiniere Vincenzo Moretti, nato a Palestrina il 10 agosto 1920, che, pur non sapendo nuotare, trovatosi proiettato in mare, si aggrappò ad un relitto e si salvò l'unico oggi ancora vivente;
- Francesco Aprea, nato a Ponza il 30 maggio 1914, ivi domiciliato, oggi deceduto²⁷.

²³ Archivio della Marina Militare, fascicolo "Santa Lucia 1943", comunicazione telefonica trascritta del Comando Difesa Traffico allo Stato Maggiore della Marina del 24 luglio 1943, ore 11.05 per disporre i soccorsi.

²⁴ Mimerc, telegramma cifrato della Capitaneria di Gaeta del 25 luglio 1943, ore 15.50, a DGMMerc e Maricogecap, prot. 5430 con i nomi dei superstiti.

²⁵ Mimerc, foglio della Capitaneria di Gaeta alla DGMMerc e a Maricogecap, del 30/7/1943, prot 2933/S.

²⁶ Allegati 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.

²⁷ Mimerc, telegramma della Capitaneria di Gaeta del 25 luglio 1943, ore 15.50, alla DGMMerc e Maricogecap, prot. 5430.

Tutti gli altri sono scomparsi in mare ad eccezione dei seguenti cadaveri recuperati e tumulati a Ventotene:

- Fuochista Giuseppe D'Esposito, classe 1902, matricola 4279, di Castellammare di Stabia;
- Carbonaio Ettore Albanelli, classe 1904, matricola 71812 di Napoli.

Così si conclude l'inchiesta sull'avvenuto.

Il Gabinetto di Guerra inglese e il Primo Ministro Churchill furono informati delle azioni di guerra condotte il 24 luglio, come sempre. Tra le azioni elencate nel riassunto settimanale trova posto anche l'affondamento del "Santa Lucia", descritta come una nave di 1.500 tonnellate²⁸.

Le voci popolari

Molte sono le supposizioni indicate da più fonti per giustificare l'affondamento della nave. Già dall'esposizione dei fatti e dallo spoglio dei diari di bordo del 47° stormo, che normalmente operava nel Tirreno in operazioni di routine simili a quella del "Santa Lucia", è evidente l'inesistenza della premeditazione in questo fatto di guerra. In ogni caso è opportuno analizzare tre ipotesi, ancora citate da fonti locali.

Possibili presenze di confinati politici importanti a bordo

La Questura di Littoria il 25 luglio 1943 si preoccupò di riferire al Capo della Polizia, alla Direzione Generale Protezione Antiaerea, al Gabinetto del Ministero dell'Interno e all'Ispettorato dei servizi di guerra circa la composizione dell'equipaggio e dei passeggeri: tra gli imbarcati come passeggeri erano presenti 15 carabinieri in licenza agricola, 5 soldati e 4 finanzieri in licenza. Il Questore garantisce che nessun appartenente all'Ufficio Sicurezza di Ponza o confinato del campo di concentramento era presente a bordo. La fonte è attendibile, poiché fornisce informazioni riservate all'interno dell'Amministrazione stessa che non avrebbe interesse a celare alcunché a così importanti destinatari della missiva. Per tali motivi le voci che hanno voluto avvolgere di un'aura di mistero la composizione dei passeggeri a bordo quel giorno, ipotizzando presenze scomode o importanti, si ritengono prive di fondamento²⁹.

Mussolini

Alcuni hanno supposto la presenza di Mussolini a bordo del piroscafo o la possibilità che gli Inglesi fossero già a 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 sera del 25 luglio. Il giorno dopo si recò al lavoro a palazzo Venezia e solo nel pomeriggio del 26 alle 17.00 conferì con il Re. Per ordine del Re fu arrestato subito dopo e tradotto in una

²⁸ Kew, CAB 80/4119, Weekly resume n. 204, 1943 [Beaufighters torpedoed and blew up a ship of 1.500 tons and sank a schooner and a barge west of Naples].

²⁹ 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.

caserma di Roma. Il nuovo Capo del Governo, 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 un'ambulanza e condotto al porto di Gaeta. Fu imbarcato sulla corvetta Persefone, al comando dell'ammiraglio 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, 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 Maria³⁰. 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".

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, caduta 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 locali³¹, sono da ritenersi frutto di fantasia. E' 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. E' superfluo ricordare l'inesistenza, all'epoca, di sistemi di teleselezione diretta, come quelli esistenti oggi.

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. Gli equipaggi alla base vivevano in condizioni accettabili, anche se il medico della pattuglia riporta nei suoi informativi numerosi casi di gastroenterite da acqua contaminata³². 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'intera 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

³⁰ Tra le tante fonti che testimoniano questi fatti storici sono degne di curiosità le seguenti: MAUGERI Franco, *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 pag. 276.

³¹ IL Tempo 4/3/2008 ed ALBANELLI Nunzio, *Ventotene 24 luglio 1943*, Ischia 2006, pag.66.

³² Kew, AIR 49/197 Informativo medico.

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 7 furono uccisi, 4 abbattuti e dispersi ed 8 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 salvi alla base³³. 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 innocui³⁴.

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 7 agosto 1943 che, come richiesto dalla legge, la Capitaneria di Gaeta facesse le comunicazioni di rito alle famiglie e regolarizzasse lo stato civile dei caduti³⁵.

Il Ministero sollecitò la regolarizzazione dello stato civile con un telegramma del 9 agosto 1943, pregando di inviare con urgenza le copie degli atti³⁶. La risposta giunse il 10 agosto al Ministero. La Capitaneria precisava di non aver ancora chiuso il verbale di scomparsa in mare relativo ai periti del piroscafo a causa della mancanza di alcuni dati anagrafici, riservandosi di inviarlo, una volta concluso, appena possibile³⁷. 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 Ministri e gli uffici di loro stretta collaborazione 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.

Non sappiamo 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 9 agosto 1943, infatti, la Capitaneria di Gaeta non mandò più alcuna comunicazione al Ministero, riprendendo in mano la vicenda "Santa Lucia" appena il 19 settembre 1944, quando ormai la zona era nelle mani delle Alleati e Roma era stata già liberata, su sollecito del Ministero stesso³⁸. Nella comunicazione di quel giorno la Capitaneria pregava il Ministero di inviare copia di tutti i documenti concernenti il "Santa Lucia" perché la pratica era andata dispersa³⁹. La pratica normalmente si sarebbe dovuta concludere nell'agosto, o 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

³³ Kew, AIR, 49/197 Rapporto sullo stress operativo della 47°esima pattuglia dell'ufficiale medico, 1 novembre 1942.

³⁴ Questo dato è stato evidenziato dallo spoglio di alcune cartelle del fondo "Navi Mercantili affondate durante la Seconda Guerra Mondiale, conservato negli archivi dell'ex ministero della Marina Mercantile.

³⁵ Mimerc, dispaccio del Ministero, DGMMerc alla Capitaneria di Gaeta del 7 agosto 1943, prot. 1789RG.

³⁶ Mimerc, telegramma del Ministero, DGMMerc alla Capitaneria di Gaeta del 9 agosto 1943, prot. 20498/G.

³⁷ Mimerc, telegramma della Capitaneria di Gaeta al Ministero del 10 agosto 1943, prot.486.

³⁸ Mimerc, dispaccio del Ministero, DGMMerc alla Capitaneria di Gaeta del 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.

³⁹ Mimerc, foglio della Capitaneria di Gaeta al Ministero, DGMMerc, del 19/9/1944, prot.174.

prima aveva diligentemente inviato a Roma⁴⁰. 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 civile⁴¹. 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 nave⁴². La Capitaneria di Gaeta provvide alla regolarizzazione dello stato civile solo tra il gennaio e il febbraio 1945, senza però darne comunicazione ufficiale anche alle famiglie⁴³.

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:

1. Le pattuglie inglesi operanti sul Tirreno eseguivano missioni di routine con ordine di distruggere le vie di comunicazione nemiche.
2. 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. E' già stato riferito che il mitragliamento previo faceva poi parte della normale tattica d'attacco.
3. 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.
4. 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. 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

⁴⁰ Mimerc, foglio della Capitaneria di Gaeta al Ministero, , DGMMerc, del 29/9/1944, prot.189.

⁴¹ Mimerc, dispaccio del Ministero, DGMMerc alla Capitaneria di Gaeta del 11 novembre 1944, prot.4144/G.

⁴² Mimerc, dispaccio del Ministero delle Finanze, Comando Generale della Guardia di Finanza al Ministero della Marina, DGMMerc del 3 settembre 1944, prot.8730.

⁴³ Mimerc, cartella dei verbali di scomparsa in mare.

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. 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

ALBANELLI Nunzio, *Ventotene 24 luglio 1943*, Ischia 2006

BUTLER James (edited by), *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

ARCHIVI

The National Archives of United Kingdom, Kew London

Archivio dell'ex Ministero della Marina Mercantile, Roma EUR

Archivio Centrale dello Stato, Roma EUR

Archivio Storico della Marina Militare, via Taormina Roma