

LE GRANDI NAVI BIANCHE DELL'ESODO D'AFRICA

Nel libro dedicato alla mia famiglia riporto anche la testimonianza dell'imponente esodo dalle colonie italiane d'Africa. Migliaia di bambini, donne e anziani furono imbarcati sui piroscafi della Croce Rossa dai porti dell'allora Abissinia per ritornare in Italia, affrontando un viaggio molto pericoloso. Le navi furono costrette a circumnavigare il Continente Nero in pieno conflitto mondiale. Ho raccolto dal WEB alcuni articoli che possano offrirvi un quadro sufficientemente completo di quel momento storico tanto importante e drammatico, ma a molti sconosciuto ...

La nostra storia

di Dino Messina

Le navi bianche che misero in salvo i nostri "africani"

20 APRILE 2014 | di Dino Messina

3

AFRICA ORIENTALE



Il transatlantico Giulio Cesare, una delle "Navi bianche" usata nelle tre missioni in Africa orientale del 1942-1943

Per molti italiani la sconfitta arrivò precocemente. Già tra il febbraio e il maggio 1941 le truppe britanniche occuparono l'Africa Orientale, interrompendo bruscamente il sogno imperiale del fascismo. Si creò una vera emergenza umanitaria ed è per questo che con il permesso delle autorità inglesi vennero organizzati convogli navali per far rientrare in Italia donne, bambini e anziani. Furono circa 28 mila i nostri connazionali che in tre viaggi diversi tra il 1942 e il 1943 lasciarono Etiopia, Eritrea e Somalia per rimpatriare. Le motonavi Saturnia e Vulcania e i transatlantici Caio Duilio e Giulio Cesare, definite per l'occasione «navi bianche» perché decorate con i colori della Croce Rossa e allestite come grandi dormitori — con ospedali per far fronte a serie emergenze sanitarie — furono il teatro di una delle missioni più interessanti di cui finora si è parlato molto poco. A descrivere le condizioni di questo esodo è Emanuele Ertola nel saggio intitolato, appunto, "Navi Bianche. Il rimpatrio dei civili italiani dall'Africa Orientale" che comparirà sul nuovo

numero della rivista «Passato e Presente», edita da Franco Angeli. L'autore ha analizzato i verbali della missione speciale custoditi tra i documenti del ministero per l'Africa italiana: un materiale in gran parte inedito da cui emergono alcuni dati. Innanzitutto l'emergenza umanitaria, testimoniata per esempio dal commissario del Vulcania, Zeno Garroni: «Donne smunte, lacerate accaldate, affrante dalle fatiche, scosse dalle emozioni... Bimbi sparuti che le lunghe privazioni... l'ardore del clima hanno immiserito e stremato fino al limite». È documentato poi l'opportunismo di chi s'era imbarcato sotto falso nome, togliendo il posto ad altri, i pericoli che donne e bambini correvano durante la traversata: malattie, molestie sessuali. Infine l'ipocrisia del regime: nonostante le navi fossero sorvegliate da soldati britannici e si trattasse di una emergenza umanitaria, la missione venne presentata come un'opera di salvataggio e di rieducazione. «L'Italia fascista andava a riprendersi i suoi figli in pericolo. Le navi bianche rappresentavano la patria». Al momento dell'imbarco i profughi venivano accolti dalle note della Marcia Reale e di Giovinezza ...

Quei ragazzi a bordo delle «navi bianche»

Redazione - Dom, 11/12/2011 - 02:12

di Ferruccio Repetti

Addis Abeba, 8 maggio 1942. E poi, via via: Dire Dawa il giorno 9, Giggica il 10, Argheisa il 11, Mandera il 12, e finalmente (finalmente?) Berbera il 13. Ma è solo l'inizio. Rigirando fra le mani quel casco coloniale dove le tappe stanno scritte in successione, si scopre (ed è una trafitta al cuore, per chi l'ha vissuto): «Partenza da Berbera il 17 maggio, Porto Elisabeth il 27, Las Palmas il 11 giugno, Gibilterra 20 giugno, Napoli il 22»...

Più in grande, quasi all'apice, il nome che è la parte del tutto, la chiave di volta per capire: «Saturnia», una delle quattro unità speciali, le «navi bianche» attrezzate a ospedale che trasportarono in Italia dall'Africa Orientale Italiana oltre 30mila civili, prelevati dalle loro case dopo l'occupazione delle truppe britanniche nel 1941 e confinati provvisoriamente nei campi di concentramento. Donne, anziani, invalidi. Ed anche tantissimi bambini, come ricorda «uno di loro», Massimo Zamorani, che oggi «racconta il viaggio epico vissuto in prima persona» nel volume «Dalle navi bianche alla Linea Gotica-1941/1944», Mursia Editore.

Fu un'odissea, ed è fin troppo facile, ma addirittura riduttivo, definire con questo termine una tradotta così penosa e tormentata, che non poté usufruire neanche del transito per il Canale di Suez, visto che gli Inglesi avevano preteso la circumnavigazione dell'Africa e, quindi, l'allungamento estremo e sfiancante del viaggio. Scandiscono questo le «tappe» vergate, scolpite nell'anima prima ancora che sulla tesa di «quel» casco coloniale, di misura troppo piccola, del resto, per essere indossato da un adulto. Un «casco di profugo, prodotto dalla MS Firenze e commercializzato da Nicola Geralimatos di Addis Abeba, fine anni Trenta», indossato da uno dei giovanissimi italiani. Alla partenza, che doveva essere in qualche modo di speranza, e durante la navigazione, che doveva rivelarsi invece prova durissima.

Viene in mente quest'immagine, innanzi tutto, questo bambino sconosciuto e il suo cappello targato di approdi, mentre si scorre la prefazione di Mario Cervi al libro di

Zamorani (che del suo casco personale, tanto simile a quello citato, riporta anche una foto fuori testo): «Questa delle navi bianche - scrive al riguardo Cervi, già direttore del Giornale e tuttora vicino ai nostri lettori con la sua *«Stanza»* quotidiana - è una favola vera, uno di quegli episodi minori, ma straordinari che sempre s'inscrivono nel grande libro della grande storia. La favola di quattro transatlantici della bella marina mercantile italiana (Saturnia, Caio Duilio, Vulcania e Giulio Cesare) che furono autorizzati dagli inglesi a imbarcare, nel porto somalo di Berbera, migliaia di connazionali delle colonie per portarli in Italia. Zamorani - ricorda a questo punto Cervi - aveva da pochissimo superato il limite del quindicesimo anno di età, doveva restare a terra, ma la madre, con l'ingenuità e il coraggio che solo le madri hanno quando si tratta di salvare i figli, corresse la carta di identità e lo infilò tra i partenti». Fu per questo che *«l'incorreggibile Massimo»* si ritrovò in patria, e «non trovò altro di meglio da fare che arruolarsi nelle forze armate dell'ultimo Duce, così andando incontro a un'altra prigionia». E sì, perché, «dopo mesi e mesi nei campi di prigionia trascorsi in proibitive condizioni climatiche, igieniche, alimentari e sanitarie» in Africa e, in parte, anche sulla nave, a Zamorani doveva sembrare quasi una liberazione ritrovarsi «a casa». Dove, come altri giovani rimpatriati (fra cui allora sconosciuto Hugo Pratt, padre di Corto Maltese) si arruolò volontario nell'esercito della Repubblica Sociale Italiana, combatté sulla Linea Gotica, fu dato disperso in battaglia, e finì ancora una volta prigioniero in Algeria e, infine, a Taranto.

Vicende puntualmente e rigorosamente descritte nel libro che abbraccia un periodo che è di una vita, e arriva fino ai giorni nostri, quando Zamorani, animato dal suo «solito» spirito indomito, torna più volte in Africa, e poi in Iraq, Bosnia, Kurdistan, Golfo... Da giornalista inviato in zona di guerra, lui che appartiene a pieno titolo a quella schiatta di corrispondenti di guerra alla Egisto Corradi, tanto per fare un nome, che - come diceva Vittorio G. Rossi, tanto per fare un altro nome iscritto alla medesima schiatta - raccontano solo quello che hanno visto e vissuto sul campo.

Scorrono, così, come un romanzo - ma è una storia vera! - anche gli anni della guerra «dalla parte sbagliata». E qui tornano vivide le parole di Cervi: «Questo libro - scrive ancora nella prefazione - dev'essere inserito con pieno diritto nel filone di una saggistica che vuole riabilitare gli sconfitti della Seconda Guerra Mondiale. Che vuole cioè spiegare come e perché tanti italiani onesti e generosi credettero fino all'ultimo nel fascismo, combatterono sotto le bandiere della Repubblica di Salò, morirono convinti d'essersi schierati dalla parte giusta della storia. Illusi, certo - riconosce Cervi -. Coerenti fino all'insensatezza. Questi resistenti (sì, resistenti davvero alle lusinghe del conformismo e del quieto vivere) non avevano niente da spartire con la gentaglia che, nel tramonto mussoliniano, affiancava i tedeschi nella repressione; e nemmeno avevano niente da spartire - conclude sempre Cervi - con la folla imbelli dei partigiani dell'ultima ora».

È Zamorani, il poco più che bambino Zamorani, che vive questa tempesta di «ragazzo fuggiasco dalle terre dell'effimero impero fascista e di giovanissimo combattente volontario sulla Linea Gotica», e ne dà efficacissimo, drammatico resoconto nel libro. Con un «taglio» che nulla concede alla retorica e al sentimentalismo di maniera, che sarebbero pur comprensibili da parte di chi non scrive «per sentito dire». Il significato più profondo del volume (se non l'obiettivo primario che si è posto Zamorani) è tutt'altro che la semplice rievocazione storica. Ed è l'autore stesso a dichiararlo a testa alta: «Nessuno si è mai interessato alla vita di questi italiani d'Africa dopo il crollo delle forze armate nazionali, nel momento di assenza di ogni autorità e poi durante l'occupazione militare britannica e il ritorno del negus Ailé Selassié, che si comportò in modo esemplare nei confronti della popolazione italiana. È una vicenda - insiste Zamorani - che riteniamo valga la pena di rievocare e costituisce la prima parte del volume, scritto da un ex bambino di allora,

proprio uno di quelli che hanno compiuto la crociera di guerra a bordo delle Navi Bianche». In questo senso, «la Linea Gotica è il seguito naturale del crollo dell'impero, della prigionia a Dire Dawa, della traversata. I ragazzi d'Africa sono stati coinvolti molto presto e direttamente dalla guerra, ne conoscevano l'amaro sapore, ma proprio per questo - conclude l'autore - ritenevano fosse necessario impegnarsi totalmente perché la guerra finisse con la vittoria e il ritorno là da dove erano stati cacciati e credevano fosse giusto tornare».

«Illusi, certo», come ha già ammesso Cervi. Ma è altrettanto certo che - da bambini o adulti, ma sempre uomini - siano stati e siano rimasti coerenti. Ecco perché, pur leggendo «Le Navi Bianche» criticamente e senza pregiudizi, non si può fare a meno di condividere l'assunto. Che è di Cervi, ma anche di Zamorani e di tutti coloro che credono in certi Valori mai obsoleti: «Quando gli affetti e i valori sono così solidi e duraturi, giù il cappello».



Notizie Radicali BETA

Luca Fortis

Le navi bianche: Maria Gabriella Ripa di Meana ricorda l'epopea del rimpatrio degli italiani del Corno d'Africa durante la II guerra mondiale



23-05-2013

Questa storia sa di mal d'Africa, sa della sensazione unica che può dare la brezza dei mari del golfo di Aden. Chi me la racconta ha gli occhi che brillano quando parla, ricorda, descrive un pezzo di memoria collettiva, ma anche una memoria strettamente privata. Si vede che si chiede se davvero potrà capire, se sarà degno di quel racconto. Seduti in un caffè romano, piuttosto turistico e chiassoso, trovato per caso dopo un lungo ritardo di chi scrive, tra voci che si esprimono in inglese, russo e giapponese, mi ritrovo di colpo ad Addis Abeba durante la seconda guerra mondiale. La mia interlocutrice, Maria Gabriella, è la figlia del Generale Marchese Umberto Ripa di Meana. Le ho chiesto di raccontarmi la storia poco conosciuta delle navi bianche che nel 1942, sotto l'egida della Croce Rossa, furono utilizzate per rimpatriare 50.000 civili italiani, rimasti in Etiopia ed Eritrea dopo la conquista inglese.

Si tratta di una storia dimenticata?

Si tratta di un fatto storico molto poco raccontato. Il problema che si presentò al Governo

Britannico per la gestione dei civili sfollati dall'impero d'Africa Orientale Italiana era enorme, sia dal punto di vista umanitario che diplomatico. L'Africa Orientale era diventata la seconda patria per decine di migliaia di Italiani. Alla fine del 1941 il Governo Britannico informò quello Italiano, attraverso gli Stati Uniti, che non avrebbe potuto garantire la sicurezza degli italiani nel Corno d'Africa e che quindi era necessario aprire una trattativa per il loro rimpatrio in Italia. Il Governo Fascista accettò. Furono quindi trasformate quattro navi passeggeri, la Giulio Cesare, la Duilio, la Saturnia e la Vulcania, per riportare tutti i cittadini italiani in patria. Le navi vennero dipinte di bianco e avevano ben in vista delle croci rosse per evitare di essere silurate dai sottomarini. Da qui il nome di navi bianche. Gli inglesi non concessero per motivi militari la navigazione del canale di Suez quindi ogni nave doveva circumnavigare l'Africa. Furono rimpatriati soprattutto gli italiani che vivevano in Etiopia ed Eritrea, meno quelli che vivevano in Somalia.

Come mai si trovava in Etiopia?

Mio padre era ufficiale superiore di comando sotto Amedeo Savoia duca d'Aosta, governatore generale dell'Africa Orientale Italiana e viceré d'Etiopia. Nel 1941, di fronte alla travolgente avanzata degli inglesi nell'Africa Orientale Italiana, le poche truppe italiane rimaste si ritirarono per organizzare l'ultima resistenza sulle montagne etiopi. Amedeo d'Aosta si asserragliò dal 17 aprile al 17 maggio 1941 sull'Amba Alagi con 7.000 uomini, una forza composta da carabinieri, avieri, marinai della base di Assab e circa 3.000 militari delle truppe indigene. Lo schieramento italiano venne ben presto stretto d'assedio dalle forze del generale Cunningham. I soldati italiani, inferiori sia per numero che per mezzi, si dovettero arrendere, dopo una valorosa resistenza, ai britannici. Mio padre fu ferito in quell'assedio. I militari di Sua Maestà Britannica, non solo in omaggio al Duca d'Aosta, nemico appartenente alla migliore nobiltà europea, ma anche in segno di ammirazione per la fermezza mostrata dai soldati, resero gli onori delle armi ai superstiti, facendo conservare agli ufficiali la pistola d'ordinanza.

Mentre suo padre era sulle montagne dell'Amba Alagi, lei dove si trovava?

All'epoca avevo sette anni. Mia madre, mia sorella più piccola ed io eravamo a Villa Italia, ad Addis Abeba, siamo rimaste lì fino a quando la situazione non è diventata pericolosa. Siamo fuggite dalla città guidate da un amico di mio padre e inseguite dagli Shifta, le milizie locali che si opponevano agli italiani, e abbiamo raggiunto Asmara in Eritrea. Mia madre era incinta, quando siamo arrivati abbiamo trovato in ospedale mio padre. Dopo che fu dimesso era libero sulla parola e doveva recarsi sempre al comando militare inglese per dimostrare di non essere fuggito. Ad Asmara abbiamo cambiato più case. Per un certo periodo siamo stati ospiti del principe Luigi Pignatelli della Leonessa, che era un diplomatico. Una sera che non potrò mai dimenticare, i soldati inglesi irrupero nella casa mentre cenavamo e lo arrestarono. Non gli permisero nemmeno di salutare i famigliari. Lo rividi anni dopo a Roma quando mi sposai nel 1964. Dopo l'arresto del principe cambiammo due case e poi lasciammo la città e andammo ad Adi Ugri. In quel periodo, nacque mio fratello. Era passato poco più di un anno dalla nascita di mia sorella.

Come erano i rapporti con gli Eritrei?

Erano buoni, basti pensare che andavo tutti i giorni a scuola dalle suore di Sant'Anna da sola attraversando a piedi il mercato dei cammelli. Mai, nemmeno per un solo secondo, mi sono sentita in pericolo.

Quando partiste per essere rimpatriate sulle navi bianche?

Sei mesi dopo partimmo per Massaua per raggiungere le navi che ci avrebbero rimpatriato in Italia. Noi eravamo fortunati perché mio padre, essendo ferito era con noi. I nostri compagni di viaggio erano donne e bambini, gli unici uomini erano i feriti. Non mi scorderò mai il viaggio per arrivare al porto. Fummo caricati su dei bus guidati da africani

provenienti dalle colonie inglesi, facevano quasi 50 gradi e la strada era piena di tornanti estremamente ripidi e pericolosi. Le stesse curve che ho ripercorso con emozione quest'inverno quando sono tornata in Eritrea con mia sorella alla ricerca degli odori e della storia della mia infanzia. Quando arrivammo a Massaua fummo rinchiusi nel campo di concentramento di Ghinda. Ci tolsero quasi tutto, compreso la mia adorata bambola, e ci diedero un sacco di juta ognuno. Potevamo portare in Italia solamente venti chili di oggetti. Tutta la nostra vita, ricordi a parte, doveva essere messa in quel sacco.

Come era la vita sulla nave?

Mio fratello si ammalò subito e venne ricoverato nell'ospedale, e dovetti lavargli i pannolini perché mia madre non riusciva a fare tutto. Mio padre me ne fu grato tutta la vita. Noi avevamo un trattamento di rispetto, ma gli altri stavano in camerate con letti a castello di cinque o sei piani. Il governo fascista per dimostrare agli inglesi che non abbandonava i suoi cittadini aveva allestito le cose in grande. Dentro la nave c'era la posta, una filiale della Banca Nazionale del Lavoro e del Banco di Roma, il cinema, la sala da ballo, il calzolaio, la biblioteca, la stamperia in formato ridotto del Corriere della Sera, del Popolo d'Italia e del Giornale d'Italia, l'ospedale con 150 posti letto, la sala parto e due sale operatorie. Ma la vita non era facile, in pochi giorni ci fu un'epidemia di tosse convulsa e per tenere la gente occupata si organizzavano adunate ed esercizi a cui mio padre per fortuna non mi mandò mai. Sulla nostra stessa nave si era imbarcato clandestinamente, fingendosi un facchino, anche Amedeo Guillet, detto comandante Diavolo, ma noto anche con lo pseudonimo di Ahmed Abdallah Al Redai, che era un ufficiale, guerrigliero e diplomatico italiano. Poco prima dell'ingresso dell'Italia nella Seconda guerra mondiale, Guillet venne inviato in Eritrea e nominato Comandante del Gruppo Bande Amhara, primo esempio di unità militare multinazionale, forte di 1700 uomini di origine etiope, eritrea e yemenita, inquadrati da ufficiali italiani. Il compito assegnato al gruppo di Guillet era di operare, in massima autonomia e libertà d'azione, contro il nemico che si trovava nella regione nord-occidentale dell'Eritrea. Ovviamente io all'epoca non sapevo della sua presenza e me lo raccontarono dopo. Il capitano italiano della nave, lo smascherò e quando Guillet ammise la sua identità e disse al comandante di fare di lui quello che voleva, il capitano non lo denunciò alle autorità inglesi a bordo e gli consigliò di fare il pazzo. Lo stratagemma funzionò. Quello che rammento bene è che c'erano parecchi uomini che fingevano di essere pazzi per giustificare la loro presenza a bordo. Di solito la sera correvano sui ponti della nave completamente nudi e urlando. Per questo motivo mio padre ci impediva di uscire all'imbrunire.

Era a bordo quando cadde il fascismo?

Sì, mi ricordo il nervosismo delle persone a bordo e i loro pianti. Non capivano quale sarebbe stato il loro futuro al rientro in Italia. Mi ricordo anche quando ci fermammo alle isole Canarie, eravamo in quarantena e non potevamo uscire dalla nave, ma guardando dagli oblò vidi gente di una povertà spaventosa. Fu il mio primo confronto con la situazione europea. Erano così miseri che chiedevano a noi di buttargli cibo dalla nave, raccoglievano perfino i mozziconi delle sigarette. Ci fermammo lì dieci giorni. Anche l'impatto con lo stretto di Gibilterra mi segnò per sempre. Riuscimmo a evitare le mine per miracolo.

Dove arrivaste in Italia?

Arrivammo a Taranto sotto un durissimo bombardamento. Quando finalmente potemmo scendere le autorità ci accolsero distribuendoci dell'uva. Molto dei bambini nati nel Corno d'Africa non l'avevano mai mangiata. Da lì ci fecero salire su dei treni, ognuno diretto verso il suo paese di origine. Noi andammo a Novara. Fu un viaggio tremendo, a ogni bombardamento dovevamo scendere dal treno ed aspettare che finisse. La gente era così

spaventata che non voleva risalire. Ci mettemmo sei giorni per arrivare. L'Africa se n'era andata via e lo aveva fatto nel modo più tragico.

È più tornata?

Sì, nel 1951 mio padre fu mandato in Somalia durante gli anni dell'Amministrazione Fiduciaria Italiana (Afi) per formare le forze di polizia. Restammo cinque anni. Fu un'esperienza semplicemente stupenda. Moltissimi somali hanno ancora mio padre nel cuore. Ancora oggi il vento caldo del golfo di Aden soffia nella mia mente e nel mio cuore.

Navi e bambini

di Massimo Zamorani

(testo tratto dal notiziario della Lega Navale Italiana)

A parte i diretti interessati, ben pochi sanno di quelle navi con un carico di bambini che in piena Seconda Guerra Mondiale attraversarono mari e oceani dove si combatteva. È una vicenda che appare inverosimile oggi, a distanza ormai di settant'anni dall'evento, e appariva inverosimile anche a noi che l'abbiamo vissuta in prima persona. Dopo la disfatta delle truppe italiane, nel 1941, l'esercito britannico aveva occupato l'Africa Orientale (allora si usava chiamarla Impero) e la popolazione civile italiana, ridotta a trentamila tra donne, bambini, invalidi e anziani in quanto gli uomini mobilitabili erano stati incorporati nelle Forze Armate, era stata deportata e rinchiusa nei campi di concentramento approntati nel bassopiano somalo in condizioni climatiche, igieniche e sanitarie proibitive. Nessuno ha mai ricordato l'esodo di questi internati civili espulsi dalle loro case per ordine dell'autorità militare britannica con un preavviso di qualche giorno, costretti ad abbandonare tutto portando con loro solo venti chili di effetti personali a testa, stipati a bordo di carri merci della ferrovia Addis Abeba – Gibuti, e distribuiti in campi frettolosamente predisposti, dove il tasso di mortalità dei prigionieri bambini di cinque-sei anni era elevato. Ancor oggi non è stato accertato se siano stati gli inglesi a proporre il rimpatrio dei Trentamila, allo scopo di sottrarsi dall'onere di mantenere dietro i fili spinati una massa di bocche inutili, oppure sia stato il Governo italiano, consapevole delle condizioni nelle quali versavano i deportati, a promuoverne il recupero. Il fatto, senza precedenti, è che in piena guerra i governi di due nazioni nemiche si accordarono, tramite la Croce Rossa Internazionale, per trasferire da un continente all'altro un numero ragguardevole di cittadini inermi. Venne convenuto che l'evacuazione sarebbe avvenuta con navi italiane, ma Londra non consentì il passaggio del Canale di Suez, costringendo i convogli a circumnavigare l'Africa, con viaggi di andata e ritorno che duravano oltre tre mesi e un percorso di 23.000 miglia (oltre 42.600 chilometri, più della circonferenza terrestre all'Equatore). Tenendo conto che ognuna delle quattro navi avrebbe effettuato tre crociere, la cifra astronomica di 500.000 chilometri: 116.000 in più della distanza tra la Terra e la Luna. Le unità prescelte per l'impegnativa missione erano quattro splendidi transatlantici: le motonavi Vulcania e Saturnia e le turbonavi Caio Duilio e Giulio Cesare, sottoposti a tempo di primato a grandi lavori di trasformazione per renderli idonei ad ospitare in ogni viaggio 2.500 profughi, oltre a 500 persone d'equipaggio. Curata, in particolare, la parte sanitaria: sale operatorie, reparti di degenza, reparti infettivi. Le navi avrebbero navigato secondo le convenzioni ospedaliere, con evidenti simboli della Croce Rossa, illuminate di notte, seguendo rigide prescrizioni dettate dall'Ammiragliato britannico. Dovevano infatti navigare per mari dove si combatteva, infestati da mine e sommergibili, e aree delicate come lo stretto di Gibilterra, il canale di Mozambico, il Mar Rosso. All'inizio di ogni viaggio di andata i quattro transatlantici dovevano fare scalo a Gibilterra per imbarcare un picchetto di marinai e soldati britannici che avrebbero assunto il controllo della stazione radio e della sorveglianza, rimanendo a bordo fino al ritorno. La missione venne organizzata senza economia e la direzione affidata a un esperto africanista: Francesco Saverio Caroselli, che era stato a lungo governatore della Somalia, assistito da un altro veterano, il tenente colonnello dell'Esercito Bernardo Valentino Vecchi. Quando arrivò nel campo di Dire Dawa, dove eravamo rinchiusi (l'ex aeroporto militare italiano

trasformato in campo di concentramento), la notizia dell'arrivo di navi italiane che ci avrebbero riportato in Patria fu accolta dall'incredulità generale. Ci sembrava impossibile, invece il convoglio era già in mare. Continuavamo a non crederci anche quando giunse l'ordine di trasferimento, perché pensavamo che ci avrebbero deportato in una colonia britannica come Kenya, Sudafrica o India. A ogni buon conto, siccome era stato stabilito dagli inglesi che dal trasferimento sarebbero stati esclusi i ragazzi di età superiore ai 15 anni, destinati ad essere assimilati ai prigionieri militari e avviati quindi ai campi POW (prisoners of war), le madri interessate si diedero da fare per rapire soprattutto chi i 15 anni gli aveva compiuti da poco o stava per compierli, come era il caso mio, di mio cugino Luciano Fongoli e di un candidato alla celebrità: Hugo Pratt, che del ginnasio di Addis Abeba, ripetente recidivo, era stato non l'ultimo della classe ma addirittura della scuola. Grazie alla falsificazione di un documento, il 12 aprile 1942 anch'io salpai da Dire Dawa a bordo di un autocarro carico di donne e bambini che faceva parte di una lunga colonna, scortata da autoblindate e mezzi carichi di soldati coloniali britannici. Ci attendeva un viaggio di cinque giorni su piste sassose, polverose e martellate dal sole feroce, con tappe intermedie nei campi di detenzione di Giggiga, Hargheisa, Mandera e infine il capolinea di Berbera, Somalia Britannica. Quando l'automezzo, dopo aver arrancato sulla ripida salita raggiunse il ciglione sovrastante Berbera, al di là della cortina di densa polvere rossa potemmo vedere due navi bianche, immobili nel mare azzurrissimo. Navi italiane, senza dubbio, e allora si scatenò il delirio. Le donne che stipavano il cassone dell'autocarro si erano rizzate in piedi e nonostante le scosse si abbracciavano, ridevano, piangevano, gridavano, pregavano. La discesa verso il porto mi sembrò rapida e la mamma mi diceva: visto che le navi ci sono davvero dobbiamo partire tutti insieme, a qualunque costo. La folla dei profughi si ammassava sulla calata per salire a bordo della maona, la grande chiatta che li avrebbe trainati sotto bordo delle navi all'ancora. I soldati di colore facevano siepe con i fucili a baionetta inastata, ufficiali e sottufficiali britannici gridavano. Una specie di grande mischia da rugby nella quale mi trovavo, un turbine di corpi che mi trascinava e nel cui spessore mi agitavo, sempre tenendo d'occhio il bordo della chiatta sulla quale finalmente ero passato ignorando le mazzate dei raggi solari più pesanti della ghisa, mentre uno dopo altro decine di profughi crollavano al suolo vinti dai colpi di calore e dalla sete. A quel punto da sacche, fagotti, zaini, scaturirono come per incanto decine di bandiere tricolori. Per il personale imbarcato sulle navi e ammassato ai parapetti: marittimi, crocerossine, cuochi, ufficiali, infermieri, medici, camerieri, fu una visione che a distanza di anni avrebbero poi evocato con emozione. Allo sventolio delle bandiere e alle grida dei profughi rispondevano con larghi gesti ed espressioni di benvenuto a gran voce. Transitato d'impeto dalla maona al barcarizzo guadagnai il ponte della Duilio, passando senza intoppi dalla piattaforma a metà barcarizzo, dove era di fazione il sergente Cross della polizia militare britannica. All'inizio della nostra vicenda è la caduta dell'Africa Orientale Italiana, nell'immagine, commemorata da una celebre cartolina propagandistica dell'epoca sulla quale domina l'immagine del Duca d'Aosta; in apertura in un'altra cartolina degli Anni 30 il Caio Duilio, il transatlantico protagonista della vicenda 30 marzo-aprile 2012 In realtà era l'"ex italiano" Enrico Carelli, già impiegato presso la Federazione fascista di Addis Abeba, che dopo l'occupazione britannica si era tramutato nel sottufficiale inglese addetto alla persecuzione degli italiani: cose che accadono in tempo di guerra. Cross era di fazione sulla piattaforma a metà del barcarizzo, con il potere di negare l'accesso alla nave, quando sali mio padre, che stava rimpatriando con noi perché mutilato della Prima Guerra Mondiale. Aveva infatti accettato il rognoso incarico di rappresentare la comunità italiana dell'azienda industriale da lui amministrata, insediata nei pressi di Addis Abeba e in questa veste era entrato in conflitto con Cross. Quando alzò gli occhi dagli scalini e si trovò di fronte lo pseudo inglese, pensò che il rimpatrio per lui era finito là; invece Cross gli diede il buongiorno, si fece da parte e lo lasciò passare. A bordo del Duilio erano imbarcati 2.292 profughi, 299 dei quali ammalati, numerosi, tra questi, gli infettivi. La media di ciascuna nave era di circa 2.500 rimpatriandi, più della metà dei quali bambini, e un paio di centinaia di lattanti. C'erano anche molte madri che avevano lasciato il loro piccolo laggiù, nella pianura somala, a Dire Dawa o Mandera, sepolto in fretta sotto il sole di fiamma. Tra i fortunati bebè sopravvissuti c'era anche il

futuro onorevole Luciano Violante, nato nel campo di Dire Daua nel 1941. Noi “grandi”, cioè di età fra i 10 e i 15 anni, nei primi due giorni a bordo eravamo stati mobilitati, inquadrati da ufficiali e adibiti a servizi ausiliari, come assistere la crocerossine nella distribuzione di indumenti, piantonare i rubinetti che erogavano la preziosa acqua refrigerata, guidare gli inabili negli spostamenti e così via. Divisi in squadre e plotoni eravamo comandati a eseguire ginnastica al mattino e assistere a conversazioni informative e culturali. Durante la traversata si continuava a morire, soprattutto i bambini già sofferenti all'imbarco. A bordo del Duilio, tra il 17 aprile quando la nave è salpata da Berbera e il 30 giugno, arrivo a Genova, cessarono di vivere un bambino, un anziano, due ragazzi e due donne. Un missionario spirò stringendo la mano di un ragazzo deceduto pochi istanti prima sul letto vicino, mentre nello stesso tempo, nel locale attiguo vedeva la luce un bambino, uno degli otto che nacquero in navigazione. Le infermerie e i reparti di degenza erano pieni, le sale chirurgiche sempre in attività. Le madri ossessionate dal timore del contagio, perché l'infezione diarroica imperversava. Sommergibili di varia nazionalità avevano seminato un gran numero di mine nel canale di Mozambico, ma la rotta imposta dall'Ammiragliato britannico non poteva essere variata e in plancia delle Navi Bianche la tensione era al calor bianco. Da bordo del Vulcania una mina flottante venne fatta esplodere a fucilate dai militari britannici della scorta. Il 3 giugno il Duilio fece scalo tecnico a Port Elizabeth, in Sudafrica, per rifornimento; il 18 a Las Migliaia di civili italiani, stipati in carri merci, vennero trasferiti da Addis Abeba a Gibuti; forse molti viaggiarono proprio sui vagoni (allora nuovi) trainati da questa locomotiva Ansaldo R442 portata in Eritrea nel 1939 e tuttora in servizio sugli stessi binari marzo-aprile 2012 31 Palmas, nelle Canarie; il 22 calava l'ancora nella rada di Gibilterra. Noi ragazzi eravamo frenetici, consapevoli del privilegio di essere a Gibilterra in piena guerra eravamo sempre sui ponti. Davanti ai nostri occhi c'era una portaerei britannica, la Argus, la più vecchia unità del genere, e a noi sembrava inclinata su un fianco, quindi colpita e ciò ci mandava in visibilio. Grossi idrovolanti quadrimotori Sunderland (eravamo informatissimi su aerei e navi, quindi ne identificavamo i tipi) decollavano e ammaravano di continuo, motosiluranti sfrecciavano nello specchio d'acqua all'ombra della gigantesca rocca e, soprattutto di notte, sganciavano bombe di profondità che esplodevano risuonando come colpi di maglio su una lamiera, suscitando ironici commenti da parte nostra: chissà cosa temono 'sti inglesi. Non potevamo sapere che gli incursori della Regia Marina avevano già per quattro volte attaccato la base con i mezzi insidiosi della X Flottiglia Mas. Avremmo dovuto sostare brevemente nella base britannica, dove eravamo arrivati pochi giorni dopo la cosiddetta Battaglia di Mezzo Giugno, ma la permanenza si era protratta per tre giorni proprio per colpa di noi ragazzini. Quando il picchetto inglese stava per sbarcare, salendo sui lancioni arrivati sotto bordo, e i militari scendevano dallo scalandrone, gravati da zaini, fucili, sacchi, tascapani, borracce, noi, dalla balastra, li avevamo salutati con una salva di sberleffi, pernacchie e gestacci. Non per giustificare il nostro comportamento, ma solo per motivarlo a beneficio dei lettori di oggi, dobbiamo dire che noi eravamo lontanissimi dal ravvisare negli inglesi i “liberatori” dell'Italia. Abituati a sentirci in guerra, l'avevamo subita pesantemente da parte di chi ci aveva cacciato da casa e deportato in condizioni piuttosto dure, quindi ci sembrava ovvio manifestare clamorosamente la nostra avversione. I militari sul punto di sbarcare, constatarono che pernacchie e gestacci erano tutti per loro, e il giovane e baffuto capitano che li comandava gridò un ordine alto e secco e il contingente fece dietrofront e risalì a bordo. Rimanemmo di sasso e non solamente noi. Il comandante Bozzo in persona convocò i decani ultraquindicenni, segnalati come promotori della manifestazione, e li sottopose a una energica lavata di capo. “Il Governo italiano – predicava il primo dopo Dio – ha mosso mezzo mondo e speso una montagna di quattrini, bloccando quattro preziose navi per due anni, allo scopo di strappare dai campi di concentramento trentamila Non appena imbarcati, i piccoli profughi vennero inquadrati militarmente, in parte per mantenere sotto controllo l'irrequietezza della gioventù, ma soprattutto per impiegarli proficuamente in molti servizi di bordo Alzabandiera a bordo del Duilio, con i giovanissimi trasportati, ciascuno con il suo casco coloniale, ordinatamente allineati. Si trattò di una prova molto dura, ma i ragazzi, che si sentivano vittime più degli inglesi che della guerra, la sopportarono quasi con entusiasmo 32 marzo-aprile 2012

connazionali e voi rischiate di far fallire l'impresa solo per prendervi la soddisfazione di spernacchiare gli Inglesi? Non capite che se l'accordo va a ramengo con il primo viaggio non ancora compiuto decine di migliaia di donne e bambini resteranno dietro i fili spinati sino alla fine della guerra, in condizioni che voi ben conoscete per averle provate?". Dovemmo convenire che il comandante aveva pienamente ragione, anche se restavamo persuasi che questi italiani che venivano dall'Italia gli inglesi proprio non li conoscevano. Rimanemmo in sosta tre giorni e alla terza mattina i britannici, scaturiti dai loro alloggi, scesero sulle imbarcazioni venute a prenderli. L'operazione si svolse in silenzio e discrezione, e poco dopo il Duilio, salpata l'ancora, iniziava il moto. Il giorno successivo, quando la nave era al traverso delle Baleari, avvistavamo un aereo che ci scivolava incontro a bassa quota dalla parte del sole e non appena la sagoma del velivolo si precisava ne identificavamo il tipo. Era un idrovolante da ricognizione "nostro": un Cant Z 501. Naturalmente non sapevamo che i piloti lo avevano ribattezzato "Mammaiuto", perché con la velocità di 240 km/h sviluppata dall'unico motore da 900 CV e la difesa di tre mitragliatrici brandeggiabili aveva ben poche possibilità di cavarsela in un incontro con gli Spitfire, che volavano a 600 km/h e sparavano con quattro mitragliatrici e due cannoni. Per noi ragazzi che da tanto tempo non vedevamo un aereo italiano il 501 che spirava a pochi metri d'altezza sul mare era l'Italia che ci salutava e ci arrampicavamo sulle sovrastrutture urlando il nostro entusiastico ciao sventolando fazzoletti e camicie. Da bordo gli aviatori ci facevano segno con le mani e noi avevamo il cuore in gola. Anche dopo che il ricognitore si era allontanato, rimanemmo a lungo di vedetta, nella speranza di avvistare qualche altro aereo italiano. Ma erano state le vedette autentiche, cioè i marinai dei punti di osservazione, a scorgere, la mattina precedente l'arrivo a Napoli, una mina alla deriva proprio sulla rotta del Duilio, evitata da una pronta manovra successiva al tempestivo allarme. Per noi fu un'emozione quando, entrati nel porto, il Duilio attraccò in vista degli incrociatori della VII Divisione dell'ammiraglio Da Zara, reduci dalla battaglia di Pantelleria avvenuta il 15 giugno, quando già eravamo in Mediterraneo: le navi avevano i cannoni alla massima elevazione e il gran pavese a riva in segno di vittoria e tutto questo ci entusiasmava. Ma avremmo saputo, tempo dopo, che ad onta del bollettino enfatico non vi erano stati trionfi. Durante la sosta a Napoli era salita a bordo per salutarci la duchessa Anna d'Aosta, in gramaglie per la morte in prigionia, nel marzo precedente, del consorte Amedeo, il nostro viceré. Nel corso dello scalo successivo, nel porto di Livorno venne ad accoglierci e salutarci il Re Vittorio Emanuele III in persona. Infine, il 30 giugno, arrivavamo a Genova, scalo finale, dove sbarcammo. La lunga crociera era conclusa, l'Africa era ormai lontana e il disastro finale vicino. Quasi tutti i quindicenni delle Navi Bianche si arruolarono volontari non appena compiuti i diciotto anni e anche prima, perché erano convinti che quando c'è la guerra sia opportuno combattere e cercare di vincerla. Punto di vista che non è più di moda. Qualcuno di loro è tornato e ha potuto diventare adulto, come Hugo Pratt, che dicono sia diventato il più grande disegnatore di fumetti del mondo. Altri non sono tornati, come il cugino Luciano Fongoli, che non ha potuto conseguire la maturità nel collegio di Moncalieri, perché fu ucciso dalla guerra, a 19 anni.