

Vladimiro ROSSI
CGVMc
27 gennaio 1922

Il mio primo imbarco fu la corazzata **Doria** a Taranto, per frequentare il tirocinio "a" che mi avrebbe abilitato Direttore del tiro di piccole unità. Durante il tirocinio ebbi occasione di imbarcare sull'inc. **Pompeo Magno** per tre giorni, durante le prove di macchina e di tiro dell'incrociatore che era arrivato a Taranto dal cantiere di Ancona, senza aver effettuato alcuna uscita in mare.

Il 26 maggio imbarcai sulla torpediniera **Stocco**, un vecchio "tre pipe", la cui missione era di scortare un piroscafo da Taranto a Napoli con una breve sosta a Messina. Lo **Stocco** terminò la missione a Pozzuoli ed io sbarcai per rientrare in treno a Taranto. Sulla **Doria** stavano arrivando i primi movimenti ed il mio fu una sorpresa, perché non si trattava di imbarcare su una piccola unità, ma sulla **Roma** come sottordine al grosso calibro.

Il mattino dell'11 agosto 1943 imbarcai sulla **Roma** a Genova, dove la nave si trovava in bacino per riparare i danni subiti durante un bombardamento aereo alla Spezia. Appena a bordo fui presentato al comandante in 2^a (C. F. Cableri) e, poco più tardi al Comandante (C.V. Adone Del Cima) che si meravigliarono entrambi della mia giovane età.

Il Comandante poi telefonò al S. Capo di S. M. della Squadra (C.F. Petroni, già nostro comandante in 3^o in Accademia) dicendogli testualmente:

"ho chiesto come sottordine al grosso calibro un ufficiale esperto e questi mi mandano un bebè"
quindi volgendosi a me mi disse:

"adesso facciamo un esame e vediamo come te la cavi"

per poi concludere

"basta così, auguri di buon imbarco e buon lavoro".

Il personale destinato al grosso calibro era numeroso (circa 450 individui) e gli Ufficiali addetti solamente due: un Sottotenente di Vascello ed io. Verso il 20 agosto ...la nave rientrò alla Spezia e tutti i reparti si diedero un gran daffare per portare al meglio l'addestramento.

Il giorno 8 Settembre alle 16.00 ebbe inizio il mio turno di guardia di 1^o comandata in coperta al centro/prora.

Tutto era abbastanza tranquillo nonostante circolasse la voce di un'imminente partenza per lo scontro con la flotta angloamericana che si diceva fosse già in navigazione verso le coste campane. Poco dopo le 18.30 sentii da terra degli spari e vidi in cielo lampi come di fuochi di artificio e subito dopo mi arrivò la voce che la radio aveva annunciato la firma dell'armistizio. Anche a bordo incominciò un po' di agitazione ed euforia ma anche tanto sconforto e dolore. Non ci furono dimostrazioni particolari dato che la notizia giunse in un momento in cui tutti a bordo erano concentrati sull'imminente scontro navale. Le condizioni dell'armistizio non erano ancora note quando ebbi l'occasione di trovarmi al barcarizzo di prora a dritta mentre sbarcavano i quattro marinai tedeschi, con il loro ufficiale, che assicuravano il collegamento con il comando della Marina tedesca. Il Tenente di Vascello nel salutarmi mi disse:

"Voi italiani, fortunati che ora potete vivere in pace! per noi chissà quanto durerà questa guerra".

Verso le 22.00 fui rilevato dalla guardia, perché comandato a recarmi al deposito del Commissariato Marina con un rimorchiatore e una bettolina per un imbarco supplementare di viveri. Forse il Comando prevedeva, dopo la notizia dell'armistizio, un lungo periodo fuori della base. Ritornai a mezzanotte passata e salii a bordo fasciato in un vecchio salvagente, indossato

per sicurezza nel saltare dalla bettolina al rimorchiatore. Me lo tolsi e lo misi in una di quelle ceste di metallo, con spezzoni di cima e sacchetti da lancio, in genere disposte vicino ai corpi di guardia. Fu un gesto che più tardi avrebbe contribuito a salvarmi la vita.

Alle 02.00 del 9 Settembre la Roma salpò e partì con tutte le unità delle FF.NN.BB. presenti alla Spezia. La notte era calma, la navigazione proseguì tranquilla fino a tutto il mattino seguente mentre si facevano le più svariate congetture sulla nostra destinazione. Nel primo pomeriggio stavamo navigando verso Sud, a ponente della Corsica, quando, in vista delle coste sarde, si accostò a sinistra per attraversare l'estuario. Ormai non c'era più dubbio che stavamo dirigendo per La Maddalena.

Sono in coperta a poppa sul lato sinistro, all'altezza della torre 3, quando vedo una formazione di cinque aerei che sembra diretta verso di noi. La formazione è altissima e quando giunge quasi sulla nostra testa, vedo comparire sotto di uno degli aerei una piccola luce, come una fiammella, seguita da una striscia bianca, forse di condensa o di fumo, che s'incurva verso il basso. Un attimo dopo suona l'allarme aereo purtroppo accompagnato da un forte scossone dello scafo e da qualche colpo di cannone da 90 mm. Non ho visto arrivare la bomba perché coperto dalla torre tre, ma mi rendo conto che siamo stati colpiti sul lato dritto. Corro ad infilarmi nella torre tre nella cui camera di manovra ho il posto di combattimento. Con la torre chiusa non sappiamo più nulla, perché, non essendo impegnato il grosso calibro, non ci sono apparati fonici con noi collegati.

Ascolto i discorsi degli anziani di bordo, quelli che erano presenti in torre durante il bombardamento aereo subito alla Spezia: si sentono tranquilli e ripetono che lì dentro non poteva succederci nulla; infatti, la bomba, che allora colpì il cielo della torre, aveva fatto solamente un graffio alla pittura. Se pochi istanti prima era mancata la luce per qualche minuto e se il rumore dell'apparato motore si era ridotto, e quindi anche la velocità, ciò non significava nulla per loro: l'importante era solo la torre.

Pochi minuti ancora e si sente un fortissimo scossone, la nave sbanda immediatamente sulla dritta, manca l'energia elettrica e non si sente più il moto delle macchine, è tutto buio e per qualche istante completo silenzio. Mi rivolgo allora a un sottufficiale e a un marinaio che fanno parte dell'armamento della camera di manovra e chiedo loro di aprire il portellone che protegge la grande lente di dritta del telemetro (lato sinistro della nave). Entra un po' di luce e si apre una via d'uscita, perché le porte corazzate senza corrente elettrica non possono essere aperte.

Col portellone aperto e con qualche sforzo d'equilibrio riesco ad uscire e saltare sul bordo della virola e da qui in coperta dove c'è già molta gente e molti sono in bruttissime condizioni, soprattutto per le bruciature. Cerco di riconoscere qualche compagno di corso ma invano, spero che siano già salvi in acqua come tanti altri. Mi avvicino al trincarino di dritta e lo trovo quasi in acqua; solo allora mi accorgo di essere senza salvagente, perché me lo ero tolto per arrampicarmi fino al portellone del telemetro. Mi ricordo del vecchio salvagente lasciato nel cestello dei cavi la notte precedente al ritorno dal commissariato, lo ritrovo e lo indosso; è un salvagente di vecchio tipo, di kapok e di colore grigioverde.

Mi guardo attorno, ma non vedo nessuno di mia conoscenza. Stranamente mi sento abbastanza tranquillo e ora tornando con i ricordi a quelle ore, devo riconoscere che dovevo essere un giovane del tutto incosciente, semplicemente soddisfatto di sentirsi fisicamente bene senza

pensare al dopo. Sono in tuta da lavoro, sandali ai piedi, l'orologio al polso e il portafoglio in tasca.

Ad un certo momento il Tenente di Vascello Incisa della Rocchetta, che riconosco a stento, con il viso completamente annerito, e la pelle delle mani rovesciata e cascante a guisa di guanti lunghi fino al gomito, come ufficiale più anziano ordina di buttarsi a mare perché la nave non è più in condizioni di galleggiare.

Mi butto dalla poppa estrema per evitare che lo scafo rovesciandosi possa colpirmi. Mi tolgo i sandali (è uno sbaglio) e giù il tuffo, nessuna impressione, l'acqua è abbastanza calda e il mare è calmo, sto bene, la tuta addosso non mi dà noia e il salvagente fa il suo dovere. Cerco di allontanarmi dalla nave ma non è facile, il salvagente non agevola gli spostamenti.

Ad un tratto vedo la nave rigirarsi sulla dritta ed ho l'impressione che qualcuno tenti di arrampicarsi sullo scafo verso la chiglia; ma forse si tratta di una mescolanza tra realtà e ricordi di vecchi episodi di cinema, vedi documentario sull'affondamento della Santo Stefano.

Vedo la lamiera della parte centrale dello scafo corrugarsi come la pelle di una mano e infine lo scafo spezzarsi in due con le parti prodiera e poppiera mettersi dritte come due stele, la prima va giù lentamente, la seconda sprofonda subito.

Io sono abbastanza vicino ma non mi accorgo di nessun risucchio come mi era stato detto tante volte; vicino a me non vedo nessuno, né navi né motobarche che raccolgono naufraghi. Non mi preoccupo troppo, qualcuno arriverà.

La superficie del mare intanto comincia a coprirsi di nafta e pezzi di legno, ci sono anche un certo numero di banconote, quei foglioni da mille lire dell'epoca, usciti da chissà quale cassaforte di bordo.

Sono in acqua da un'ora o poco più, l'orologio è fermo, quando mi compare alla vista un avviso scorta che avanza lentamente verso di me. La nave si avvicina fino alla distanza di lancio di un sacchetto che raccolgo e tengo ben stretto mentre da bordo lo alano finché arrivo a toccare lo scafo; mentre salgo su una scaletta di ferro leggo: Impetuoso; a bordo mi dicono che il Comandante è il C.C. Cigala Fulgosi, Medaglia d'Oro per l'azione col Sagittario in Egeo.

L'Impetuoso va a lento moto alla ricerca d'altri naufraghi, operazione alla quale partecipa anche il Pegaso; mi dicono che c'è anche l'Orsa, che però non vedo, e che ci sono in zona aerei tedeschi, per il momento non in vista. Mi danno una divisa da marinaio grigioverde (tipo "San Marco") ed un paio di sandali usati, mentre la mia tuta sporca di nafta è inviata ad asciugare in sala macchine. Sono poi accompagnato in plancia dal Comandante in un momento non adatto certo alle presentazioni perché stanno tornando gli aerei tedeschi e la nave fila alla sua massima velocità.

Riconosco tra gli ufficiali i Sottotenenti di Vascello Ricci, del Corso Giobbe (Ufficiale di Rotta), e Mayol del corso Uragano (Direttore del Tiro). Il Pegaso e l'Impetuoso sparano contro gli aerei e il Direttore del Tiro m'invita a collaborare con gli artificieri che, sulla tuga della nave, stanno spolettando i colpi che sono fatti salire dal deposito munizioni, perché quelli delle riserve stanno per esaurirsi.

Vedo chiaramente tre attacchi aerei e anche le bombe con le ali tipo biplano che il comandante evita con rapide accostate poco prima del loro impatto col mare. Gli aerei insistono con i loro attacchi ed io non capisco perché si accaniscano in questo modo contro piccole unità il cui valore è certamente sproporzionato rispetto a quello delle bombe adatte a perforare grosse corazzate (è quasi assurdo pensarlo, ma forse dall'alto ci stanno scambiando con unità della squadra loro sfuggita).

Anche dopo il tramonto, gli aerei ci cercano lanciando bengala per almeno due ore.

Mi chiedo dove siamo diretti e ne parlo con l'S.T.V. Egidio Cervone, anche lui superstite della Roma, ma nessuno sa nulla. La nave sta facendo rotta verso Ovest, forse si va in Spagna; mi sembra una decisione giusta, considerato che a bordo della nave ci sono trentasei superstiti tra cui diversi feriti.

Mi offrono della galletta con del tonno che mangio volentieri, ma il problema è l'acqua da bere, perché bisogna pomparla da un serbatoio con una piccola pompa che la fa uscire molto lentamente, mentre in coda siamo tanti.

Cerco di dormire sdraiato su una coperta stesa sulla tuga di poppa vicino al cannone e quando mi sveglio sento che stiamo andando a Maiorca.

All'alba del 10 settembre entriamo lentamente nella baia di Pollenza che si trova presso Capo Formentor, la punta più a Nord-Est dell'isola. Le due unità Pegaso e Impetuoso danno fondo all'altezza della cittadina che dà il nome alla baia; vedo finalmente anche l'Orsa che è alla fonda davanti ad un grande albergo in un'insenatura dalla parte del Capo Formentor.

A proposito dell'Orsa, verrò a sapere più tardi che il Comandante (Cap. di Corvetta Del Pin) decise di dirigere alle Baleari non appena ritenne che non ci fossero più naufraghi da recuperare, nell'intento di sbarcare al più presto i feriti e risparmiare combustibile, perché l'unità ne era a corto.

A bordo salgono ufficiali spagnoli e con la trattativa che segue il comando di bordo ottiene l'immediato sbarco dei feriti più gravi e l'autorizzazione di restare alla fonda per ventiquattro ore, come da trattati internazionali, ma niente di più. Non ricordo il numero dei feriti sbarcati dall'Impetuoso, ma so che i superstiti imbarcati sulle tre navi sono settantasei.

In serata infine siamo tutti informati che i Comandanti del Pegaso e dell'Impetuoso, in mancanza di ordini sicuri dall'Italia e dovendo poco propensi a cedere le navi alla Marina britannica, considerate le avarie verificatisi durante gli attacchi aerei, il mancato rifornimento di nafta da parte delle autorità spagnole e nel timore che, con l'internamento delle unità, i tedeschi possano impossessarsene con un colpo di mano, hanno deciso di autoaffondarle al di fuori delle acque territoriali.

L'operazione viene attuata come segue: nella notte tra il 10 e l'11 settembre, al tramonto della luna verso le 02.00, con le luci di navigazione spente, in piena oscurità ed assoluto silenzio, il Pegaso e l'Impetuoso salpano e, a lento moto, si portano fuori della baia di Pollenza.

Sull'Impetuoso l'Ufficiale in 2°, T.V. A. Zanelli, aveva disposto che:

– la motobarca restasse a bordo a disposizione del Comandante, degli Ufficiali e del personale indispensabile per la condotta della nave;

– l’equipaggio, più i superstiti della Roma, ripartiti in gruppi di venti/trenta persone prendessero posto vicino ai carley loro indicati, pronti a scendere in acqua al segnale;

– per ogni gruppo fosse designato una specie di “padrone” con l’incarico di disporre i turni di mezz’ora, tra l’interno e l’esterno del carley; al padrone fosse assegnata una bottiglia di cognac per chi ne avesse bisogno.

Io sono destinato ad un carley assieme a gente dell’Impetuoso che non conosco.

L’Impetuoso fuori della baia inverte la rotta e a lento moto rientra per fermarsi a circa due miglia dalla costa; si mettono a mare i carley ed i gruppi di marinai scendono per prendervi posto, metà all’interno del mezzo e l’altra metà all’esterno aggrappati ai cavi esterni.

Anch’io scendo e inizio il mio turno all’esterno, consegno la bottiglia di cognac ad un sergente affinché la tenga al sicuro all’interno. La nave si allontana e sparisce; dal mare riconosco un fanale da segnalamento che indica una specie di vecchio pontile nei pressi di due malandati capannoni che hanno l’aria di essere due hangars.

Dopo poco più di mezz’ora non si riesce a fare il completo cambio degli uomini all’interno del carley con quelli all’esterno, malgrado abbia chiamato il cambio più volte; e ad un certo momento siamo distratti da una voce che da terra grida in spagnolo:

“¡Alto! ¿Quien vive, quien vive?”

Poi di nuovo:

“¡Alto! ¿Quien vive?”

ed uno sparo di fucile.

Un sottufficiale di Gaeta, della Roma, che era in acqua abbastanza vicino a me risponde:

“Simme naufraghi”

e da terra ancora:

“¿Quien vive? ¡Alto!”

e l’amico in mare dice:

“N’atra vota mò, simme naufraghi”

e da terra si sente gridare:

“Al desembarco”.

Il tempo passa lentamente ed è inutile insistere sul cambio del personale dei carley, come è inutile chiedere del cognac, già finito. Poi mi stacco dal carley perché le mani mi fanno male. Il salvagente di kapok, per quanto imbevuto di acqua, mi dà sempre una spinta sufficiente per il galleggiamento; mi rassegno ed aspetto il giorno, visto che ogni sforzo di avvicinamento è inutile; d'altra parte sono in buona compagnia perché in acqua con me ci sono tanti altri marinai.

Finalmente fa giorno e, dopo un po', vedo comparire una grossa motobarca con una scritta sbiadita sullo scafo: "Ala Littoria". Capisco che è la vecchia motobarca dell'aeroporto addetta al rimorchio e all'ormeggio degli idrovolanti e al trasbordo passeggeri.

La motobarca si sposta fra i carley con una cima filata di poppa perché i naufraghi ci si aggrappino. Per tutto ci vuole tempo e quando finalmente arrivo a terra sono le 7.30 circa.

Mi indirizzano verso un capannone dove trovo caffè, latte caldo e una coperta.

Più tardi verso le 9.30 arrivano le motobarche delle due navi affondate. Mentre si comincia a pensare al pranzo, tanto più che da una palazzina poco lontana arriva un buon odore di cucina, si avvicina una signora che mi invita a colazione.

La seguo in una casa del comprensorio del vecchio aeroporto; salendo le scale per raggiungere l'appartamento, mi sento male, perdo il controllo di me stesso e mi accascio sugli scalini. La stanchezza deve avermi fatto questo scherzo; nulla di grave, mi rimetto in piedi e nella casa, che è quella del vecchio direttore dello scalo "Ala Littoria", trovo un'ottima colazione.

Non ricordo tutto quello che è stato servito, ma una cosa sì, delle tagliatelline poste a lato su un piatto da contorno. Ringrazio i padroni di casa e torno al capannone; ha così inizio la vita da internato che spero finisca al più presto.

Dormo a terra con la coperta che avevo ricevuto al mattino, e il giorno dopo, con tutti i superstiti della Roma che hanno preso posto due autobus, si parte per arrivare a Puerto de Soller.

Vi arriviamo a mezzogiorno circa. È un piccolo porto naturale, contornato da coste alte, dove, durante la guerra civile, la nostra Marina allestì una base per sommergibili.

Nel piccolo porto c'è un moletto idoneo all'ormeggio di due sommergibili, uno per lato. Ci sono anche una caserma abbastanza ampia per marinai ed un piccolo Circolo Ufficiali con una mensa ed una foresteria di poche camere doppie. Tutto è molto pulito e in ordine.

Ci sembra di essere a posto; quello che ci manca sono le notizie da casa e la possibilità di inviarne. Io divido la camera con l'S.T.V. Egidio Cervone.

La Marina spagnola ha assegnato ad ognuno di noi una divisa da marinaio di panno blu. Inoltre il Governo spagnolo, su richiesta dell'ambasciata italiana, ci assegna una certa quantità di pesetas, sufficiente per l'acquisto nei negozi di Soller di un abito, di biancheria e di un paio di scarpe.

Soller è un paesino frequentato da turisti perché nelle vicinanze c'è "Valldemosa", la villa in cui soggiornarono George Sand e Chopin.

Purtroppo la sosta a Puerto de Soller che trovavo comoda e riposante, durò poco, perché ricevetti l'ordine di trasferirmi ad Andraitx, quasi sulla costa, dove era accasermato l'equipaggio dell'Impetuoso.

Avrei dovuto fare l'assistente del Com.te Cigala Fulgosi il quale, ricevendomi, mi disse che avendo tra i suoi ufficiali dei professori universitari, sarebbe stato opportuno, dato che ero un Guardiamarina effettivo, cominciare una specie di corso superiore.

A ripensarci mi viene quasi da ridere, ma il giorno dopo il prof. Conti (Capitano delle Armi Navali) mi tenne la sua prima lezione su "La questione del rotore".

Era destino che non seguissi quelle lezioni perché fui chiamato dal Consolato d'Italia di Palma per assistere Michele Scotto, appena arrivato dall'ospedale di Porto Mahon che lo aveva dimesso non essendo in grado di curargli gli occhi bruciati.

Partii da Andraitx in pullman e quando arrivai a Palma mi presentai al Com.te Storich che aveva le funzioni di Vice Console; insieme andammo all'ospedale militare dove Michele Scotto giaceva disteso su un lettino, con il viso, la testa, le mani fasciate; inoltre la mano destra era fissata con altra fasciatura ad una tavoletta di legno.

Il bianco delle bende era interrotto solo dai buchi per le narici e il taglio per la bocca ma, in quelle condizioni, Michele non poteva parlare.

Secondo i medici dell'ospedale era necessario trasportare Michele a Barcellona dove c'era un oculista di fama internazionale, il prof. Arruga, che forse avrebbe potuto risolvere la situazione.

Ma non c'era tempo da perdere: occorreva prendere la sera stessa il traghetto che partiva alle 22.00.

Il Com.te Storich mi disse che io sarei stato l'accompagnatore di Scotto; la prima cosa da fare era quella di recarmi al Consolato inglese per il rilascio del permesso di viaggiare per mare, cosa proibita per qualsiasi cittadino straniero (era il famoso "Navy Cert" della relazione Pietromarchi che diede il via anche alla nostra dichiarazione di guerra).

Raggiungo il consolato inglese ed in breve il problema è risolto. Torno all'ospedale ed un medico mi consegna una lettera per il prof. Arruga dicendomi che lo stesso è già stato informato del nostro arrivo.

Un'ambulanza ci conduce al porto, Scotto è imbarcato con la barella e gli è assegnata una grande cabina sotto il ponte di comando. Michele è sistemato su di un lettino disposto per chiglia e per il momento sembra tutto a posto.

Si parte, ma appena fuori del porto la nave comincia a rollare e Michele si lamenta per dolori che, mi sembra di capire, sono localizzati agli occhi. Cerco di fermare gli scuotimenti con cuscini messi a contrasto ma non risolvo il problema.

Al mattino arriviamo a Barcellona dove in banchina c'è pronta un'ambulanza che di gran volata ci porta allo studio del prof. Arruga (l'autoambulanza correva suonando continuamente una campanella posta sul tetto della macchina).

Arrivati, siamo subito introdotti nello studio del celebre oculista al quale consegno la lettera dei medici di Palma; la apre, la legge e poi mi guarda con l'aria di essere deluso, vorrebbe sapere dell'altro. Io purtroppo non posso aiutarlo, non so niente.

Quando il professore comincia a togliere la benda dagli occhi di Michele mi allunga la mano sinistra, io gli do la mia; il professore esclama che nella lettera non c'è scritto nulla dell'occhio destro, Michele sente e ha un sussulto.

Vedo che la cavità dell'occhio è vuota e anch'io a dir poco resto sorpreso.

L'intervento riguarda quindi solo l'occhio sinistro.

Vedo tagliare la cucitura che teneva unite le palpebre (per tenere umido il bulbo oculare perché non c'è lacrimazione) poi vedo manovrare un piccolo ferro e togliere qualche cosa di microscopico (forse un minuscolo residuo di cenere in un punto tra pupilla e iride) infine il professore dice:

“ho fatto quanto era possibile; ora è necessario che l'occhio, cucite nuovamente le palpebre, resti chiuso e coperto almeno per un mese, perché il punto bruciato si sistemi e non si crei un danno definitivo”.

Ci saluta con un arrivederci e auguri e con la stessa ambulanza dell'arrivo andiamo all'ospedale militare del Generalissimo Franco.

L'ospedale, di recente costruzione, è una struttura molto grande ai piedi del Tibidabo, la collina che domina Barcellona.

A noi è assegnata una bella camera con due letti, una finestra che guarda all'esterno del recinto dell'ospedale dove passa una strada molto trafficata da macchine e linee di autobus. Abbiamo anche una bella stanza da bagno.

Prima di mezzogiorno, due dottori vengono a visitare Michele, sfasciano provvisoriamente una mano, la osservano e poi sistemano un po' meglio le fasciature del viso. Michele per qualche giorno dovrà nutrirsi con sostanze liquide succhiandole con un tubicino di vetro.

Il mattino successivo i due dottori tornano, liberano Michele da tutte le fasce (meno la benda degli occhi) e mi dicono che da oggi sarà curato con la pelle scoperta. Ogni mattina gli saranno staccati con le pinze i tratti di pelle visibilmente secchi, mentre saranno trattate con tannino liquido le bruciature ancora umide.

Incominciano subito il trattamento e mi sembra che Michele lo sopporti abbastanza bene, lamentandosi un poco solo quando gli toccano le narici e la bocca.

Ma nel pomeriggio c'è una novità: dal Consolato d'Italia telefonano che devo ripartire alle 22.00 per Palma di Maiorca, perché il mio permesso, secondo la Guardia Civil, è valido solo per 48 ore; in ogni modo il Consolato avrebbe cercato di modificare la situazione.

La cosa è veramente spiacevole perché Michele non è ancora autosufficiente.

Al mattino sono a Palma e al porto trovo il Com.te Storich che m'informa come sia già stato ottenuto il permesso per un mio ritorno a Barcellona.

Pertanto alla sera sono di nuovo sul traghetto per Barcellona ed il mattino dopo rientro in ospedale con gran felicità di Michele.

Il tempo è un grande medico: le bruciature si restringono, le narici e le labbra vanno molto meglio e Michele, se imboccato, può mangiare qualcosa di solido.

Quasi tutti i pomeriggi abbiamo visite da parte di connazionali e in particolare da un gruppo di ragazze molto simpatiche che ci distraggono coi loro racconti e ci portano anche dei regali.

Un giorno ricevemmo una visita sorprendente; erano quattro ufficiali della nostra Marina, un Sottotenente di Vascello e tre Guardiamarina di Complemento internati a Barcellona.

Sono i Comandanti di quattro motozattere, due delle quali da loro volontariamente distrutte sugli scogli della Capraia, perché danneggiate in uno scontro a fuoco con mezzi navali tedeschi.

Dei quattro ufficiali due erano veneti, l'S.T.V. Suttora di Lussino e il G.M. Poletti di Venezia, e due liguri: il G.M. Protti di Pietraligure e Tartuffo di Savona.

Suttora, bloccato a Pantelleria dallo sbarco alleato, aveva raggiunto la Sicilia da solo con una pesante barca a remi. Rientrato nell'aprile 1944 nell'Italia del Nord, avrebbe trovato la morte in Adriatico al comando di una motosilurante combattendo contro unità inglesi (gli sarà assegnata la Medaglia d'Oro da parte della Repubblica di Salò).

Dopo qualche giorno Protti capitò in ospedale privo di conoscenza per una caduta dalla coperta della motozattera.

Con lui ebbi il mio daffare, perché il medico spagnolo che lo stava visitando mi mandò a chiamare perché desiderava che gli traducessi quanto il giovane ufficiale stava dicendo.

Impossibile, perché in piena confusione mentale, il Protti stava parlando in stretto dialetto ligure.

Cercai di rendermi utile nel tener fermo il robusto Guardiamarina durante un'iniezione cerebrospinale; penso che si chiami così l'iniezione tra due vertebre per estrarre del midollo e vedere se è o no presente del sangue, presenza che confermerebbe lo stato di commozione cerebrale.

Dopo un po' anche questa avventura finì bene, visto che comportò una sola settimana di degenza.

Intanto il tannino, con il quale si curava la pelle di Michele, dava i suoi frutti; le parti umide della pelle diminuivano ma nel seccarsi lasciavano dei segni che in futuro si sarebbero potuti ridurre solo con interventi di chirurgia plastica.

Michele incominciava a muovere entrambe le mani e ogni tanto, andando a tentoni, faceva delle scoperte. Una volta si accorse che gli manca una parte dell'orecchio, un'altra volta scoprì delle ferite sul cranio ma non si lamentava, anzi ci rideva sopra domandandomi cosa c'era d'altro.

Finalmente arrivò il giorno della visita dell'assistente del prof. Arruga; nella stanza si fece buio completo e fu tolta a Michele la benda dall'occhio ferito.

Fu un momento emozionante quando venne fatta un po' di luce alzando appena le tapparelle della finestra e Michele disse: «Vedo del chiaro».

Il medico lo accompagnò alla finestra ed egli gridò: «Vedo un camion colorato!».

Anch'io gridai «evviva!» anche se era un tram a colori, giallo e rosso. Era festa! Michele ci vedeva.

Venne a trovarci l'Addetto Navale a Madrid, che ci fece dei complimenti ma trovò anche il modo di chiedermi perché non l'avevo salutato col saluto fascista.

La risposta fu ovvia e pensai che forse me l'avrebbe fatta pagare. Difatti (anche se spero di sbagliarmi) verso il 20 dicembre del '43 mi fu comunicato dal Consolato d'Italia che, pur restando a Barcellona e continuando a dare l'assistenza giornaliera a Scotti, avrei dovuto lasciare l'ospedale e trasferirmi in un albergo già prenotato dal Consolato stesso.

L'albergo era il "Real" in piazza Real, che si trovava sulla prima traversa a destra della prima "rambla" venendo dal porto verso Plaza de Cataluña.

Non c'era alcuna spiegazione al provvedimento perché Michele non era completamente autosufficiente, ma mi adattai a fare quanto possibile per non far pesare la nuova situazione.

Il "Real" ogni tanto si riempiva di gruppi di persone delle quali non era chiara la provenienza e la destinazione; internati, fuoriusciti, prigionieri evasi od altro che, dopo qualche giorno in albergo, sparivano tutti assieme così come erano venuti.

Una notte fui svegliato da una anziana cameriera che mi invitò a vestirmi ed a salire in soffitta.

Stava succedendo che un gruppo di militari della "Divisione Azul", rientrata da pochi giorni da Leningrado, erano decisi a vendicarsi di un affronto subito da parte di persone che dimoravano da queste parti; il "Barrio Chino" (quartiere malfamato) era vicino, dall'altra parte della "rambla", e quelli stavano invadendo l'albergo per buttare a mare un po' di persone com'era stato fatto con loro!

Questa era la vita in Spagna in quel periodo e in quella zona. I problemi creatisi con la guerra civile erano ancora irrisolti; basti pensare che il Generalissimo Franco non aveva ancora visitato Barcellona dalla fine della guerra e che lo avrebbe fatto solo nel maggio 1944.

Stando così le cose, chiesi ospitalità ai Comandanti delle due motozattere, tanto più che loro vivevano nelle stive delle unità trasformate in alloggi con tanto lavoro d'ottima falegnameria impiegando tavole di legno recuperate negli scali.

Presi contatto con la Guardia Civil del porto che mi autorizzò il trasferimento, chiedendomi solo una firma settimanale di presenza.

Tra ospedale e motozattere arrivammo a Natale; Michele faceva continui progressi; io vivevo sulle motozattere, nella cabina di uno dei comandanti; stavo bene, tutti erano molto gentili, ma il freddo era veramente ...tanto.

Nella notte dell'ultimo dell'anno 1943 mi capitò anche di essere sfidato a duello!

Infatti, quando, verso mezzanotte, rientravo sulla motozattera che mi ospitava, mi trovai a passare vicino alla "Casa d'Italia" dove molti marinai delle motozattere stavano ballando in piena allegria.

Un tizio, vedendomi salutato dai marinai, mi apostrofò ingiungendomi di fare smettere l'indegna gazzarra di quel ballo in un tempo tanto triste per la Patria.

Poiché mi rifiutai di intervenire, mi diede il suo biglietto da visita assicurando che l'indomani mi avrebbe fatto recapitare il cartello di sfida.

Da quella sera non ne seppi più nulla.

A Capodanno 1944 mi giunse la notizia che presto sarebbero arrivati nella Spagna continentale tutti i superstiti della Roma e gli equipaggi delle due navi autoaffondate; la bella notizia ebbe conferma quando finalmente, la sera del giorno 8 gennaio, arrivarono quelli di Maiorca (mancava l'equipaggio dell'Orsa perché l'unità era internata a Palma).

Il giorno dopo arrivò una nave ausiliaria della Marina spagnola con a bordo tutti i superstiti della Roma che fino allora erano a Minorca.

Io assistetti al primo arrivo, insieme al Console Generale di Barcellona e a tanti amici italiani pieni di regali.

Rividi con piacere gli amici di Soller, mancai invece all'arrivo del 9 gennaio perché impegnato in ospedale con Michele che era poco tranquillo.

I due gruppi trovarono pronti i treni nei pressi della stazione marittima e partirono per un piccolo paese della provincia di Gerona vicino alla Costa Brava.

Il paese era Caldas de Malavella, centro termale chiuso durante la stagione invernale.

Passarono pochi giorni ed il Consolato italiano m'informò che l'Addetto navale a Madrid aveva disposto che anch'io raggiungessi il gruppo Roma a Caldas.

Mi dispiaceva lasciare Scotto ma mi confortava vederlo ormai autosufficiente e saperlo ormai prossimo a trasferirsi a Madrid per i vari interventi di chirurgia plastica.

Il 14 gennaio lasciai Barcellona e partii per Caldas; all'arrivo fui accompagnato ad un piccolo albergo chiamato "Prats" che trovai pulito e in ordine.

Mi assegnarono un posto in camera con l'amico Cervone come già era avvenuto nei pochi giorni di Soller.

Fruivo di ottimi servizi, acqua fredda e calda sempre; c'era anche una gran sala mensa, sufficiente per tutti noi, raccolti dall'Impetuoso.

A Caldas trovai Casini, Catalano Gonzaga, Meneghini e Vacca Torelli: stavano tutti bene e solamente Meneghini e Vacca Torelli avevano segni di bruciature e di ferite.

Ci scambiammo tutte le informazioni su come c'eravamo salvati e su come avevamo passato gli ultimi mesi.

Ma nessuno aveva notizie da casa.

Il paese era piccolo ma aveva un albergo molto grande, il "Vichy Catalan", nel quale era alloggiata la maggior parte dei naufraghi, e alcune altre pensioni.

Non c'era un cinema, né altri locali di intrattenimento ma solamente una pasticceria con due belle commesse, "la Rubia" e "la Morena", assediate dagli ufficiali più anziani.

Disponevamo di uno spazio aperto che poteva servirci come campo di calcio quando si riusciva a combinare una partita.

Il nostro internamento non significava restare bloccati sul posto, perché potevamo spostarci per qualche chilometro; inoltre, chiedendo il permesso alla Guardia Civil si potevano raggiungere i paesi sulla costa e, per una sola volta durante l'internamento, si poteva andare a Barcellona per l'intera giornata.

Io ebbi l'occasione di visitare Gerona, capoluogo della provincia; una bella e antica città, ricca di storia.

Ricordo che durante il breve viaggio che feci in quell'occasione, vidi in treno ufficiali tedeschi in divisa che si comportavano come se fossero a casa loro.

Un giorno, verso la fine di gennaio, vidi arrivare Michele Scotto con un gruppo di amici e amiche di Barcellona; era in partenza per Madrid e voleva salutarmi.

Mi fece molto piacere rivederlo e sentirlo speranzoso per i prossimi interventi ai quali si sarebbe sottoposto.

Finalmente capii che potevo disporre di 80 pesetas mensili, la stessa cifra di quando ero in Ospedale, solo che allora la somministrazione era discontinua; invece a Caldas i conti di tutti erano tenuti da un sottufficiale pagatore al quale firmavamo una ricevuta in un registro; lo chiamavamo "capo al borsellino" come in Accademia.

Una cosa curiosa era la gestione della mensa, uguale per tutti (in questo fummo dei precursori!).

Il gestore dell'albergo aveva fatto un contratto con un incaricato dell'Ambasciata d'Italia basato sul numero di calorie giornaliere da servire ad ogni commensale.

L'Ufficiale più anziano presente nell'albergo (il T.V. Le Boffe) designava ogni mese un capo gamella con il compito principale di tener conto delle calorie fornite, che poteva rilevare da un prontuario.

Se, verso la fine del mese, quanto fornito dal gestore era carente, ecco comparire nel vitto burro e cioccolato, ingredienti pieni di calorie; l'inverso se di calorie ne avevamo avute troppe.

Purtroppo non avevamo mai ricevuto notizie dall'Italia e tutti eravamo preoccupati per le nostre famiglie; sapevamo però che il Nunzio Apostolico a Madrid aveva già da molto tempo inviato al Vaticano l'elenco dei superstiti fornitogli dall'Addetto Navale.

A Caldas si stava sempre attenti a qualsiasi notizia e finalmente ne arrivò una clamorosa: il rientro in Italia era ormai imminente!

E, infatti, il 5 luglio 1944 partimmo.

A sera sostammo alla stazione di Barcellona dove ritrovammo Scotto e molte persone venute a salutarci.

Scotto ci raccontò che quando aveva sentito parlare del nostro rientro, aveva subito chiesto di sospendere gli interventi in corso, promettendo che li avrebbe subito ripresi in Italia.

Peccato che non abbia mantenuto la promessa.

Il viaggio fino ad Algesiras durò quattro giorni, con noi sei, compagni di corso, sistemati nello stesso scompartimento.

Tutto procedeva bene; ci fu solo un po' di confusione alla stazione di Madrid, dove alcuni militari italiani, arrivati dalla Francia, volevano salire a bordo sperando di fare l'intero nostro viaggio.

Grazie a Dio ci riuscirono: fra costoro scoprii che c'era anche un Tenente degli Alpini, fratello del nostro compagno di Corso Guglielmi.

Arrivati di notte ad Algesiras, vedemmo un convoglio di una quarantina di piroscafi andare alla fonda nella rada di Gibilterra.

Che impressione!

Dei rimorchiatori ci traghettarono sull'incrociatore Duca d'Aosta che era all'ancora fuori Gibilterra.

A bordo del nostro incrociatore trovai due amici già promossi Sottotenenti di Vascello: Losco, che mi offrì ospitalità nel suo camerino, e Campolieti.

Poi all'alba si partì per Taranto dove arrivammo il 14 luglio.

Tutti noi Ufficiali fummo presi in forza da nave Cesare ormeggiata in banchina in Mar Piccolo.

Il comando di bordo, per aiutarci nella ricerca di notizie dei nostri familiari, dispose l'invio di Ufficiali di bordo nelle zone già libere dai tedeschi.

Un Ufficiale per i paesi della costa adriatica ed uno per quelli della costa tirrenica.

Io speravo bene, visto che i miei stavano ad Ancona liberata proprio in quei giorni.

Alla fine di luglio l'Ufficiale della costa adriatica rientrò e mi assicurò che i miei stavano bene ed erano sfollati in un paesino a una decina di chilometri da Ancona.

Per raggiungere quella località dovetti affrontare un'altra odissea per mare e per terra: da Taranto a Civitavecchia a bordo del caccia Legionario, sistemato (si fa per dire!) sulla piattaforma del pezzo poppiero; da Civitavecchia a Roma (Piazzale Clodio) in autobus e quindi in Piazza Bologna, affittando un risciò; poi la rischiosa avventura sul treno fino ad Ancona per il meritato riposo di dieci giorni di licenza.

Al rientro a Taranto trovai il mio movimento per l'imbarco sulla torpediniera Aretusa come Direttore del Tiro in sostituzione del S.T.V. Breda (corso Giobbe); ritrovai anche Toni Meneghini come Ufficiale di Rotta.

Con questa nave, dislocata a Napoli, facemmo molte missioni di scorta a navi da trasporto americane in Tirreno, risalendo prima fino a Piombino e poi fino a Livorno.

Una volta navigammo per 26 giorni in un mese.

Posso peraltro dire di aver trovato questo tipo di nave del tutto inadatto per le missioni di scorta ai convogli.

Anche se piacevoli di linea e potenti nelle motrici erano piccole e tenevano il mare con difficoltà e quando il mare era grosso si era costretti a prenderlo un po' larghi, l'acqua passava da una parte all'altra della coperta, costringendo a chiudere i portelli di ventilazione di alcuni locali, vedi il locale turbodinamo.

Aggiungo che se la vita a bordo era normale che non fosse comoda, su queste piccole navi i disagi erano veramente troppi.

Ai primi di maggio 1945, con la fine della guerra terminammo le nostre missioni di scorta.

Purtroppo a settembre dello stesso anno dovetti sbarcare per ricoverarmi all'ospedale della Marina a Mergellina per esiti di pleurite.

Dimesso dall'Ospedale ebbi una licenza di convalescenza, e così finirono i miei imbarchi in tempo di guerra.

Al Guardiamarina Vladimiro Rossi è stata concessa una

CROCE DI GUERRA AL VALOR MILITARE

con la seguente motivazione:

"Imbarcato su corazzata gravemente colpita da offesa aerea, malgrado la critica situazione della nave, rimaneva al posto di combattimento incurante degli incendi e delle continue esplosioni vicine, contribuendo fino all'ultimo a mantenere efficace la reazione contro gli attacchi aerei nemici.

Lasciava il posto di combattimento fra gli ultimi, esempio di dedizione al dovere e sprezzo del pericolo.

(Acque della Sardegna, 9 settembre 1943)

(Allegato al F.O.M. - D.U.M. 93 del 30-8-1945)"