

NUOVA **ANTOLOGIA** 
MILITARE
RIVISTA INTERDISCIPLINARE DELLA SOCIETÀ ITALIANA DI STORIA MILITARE

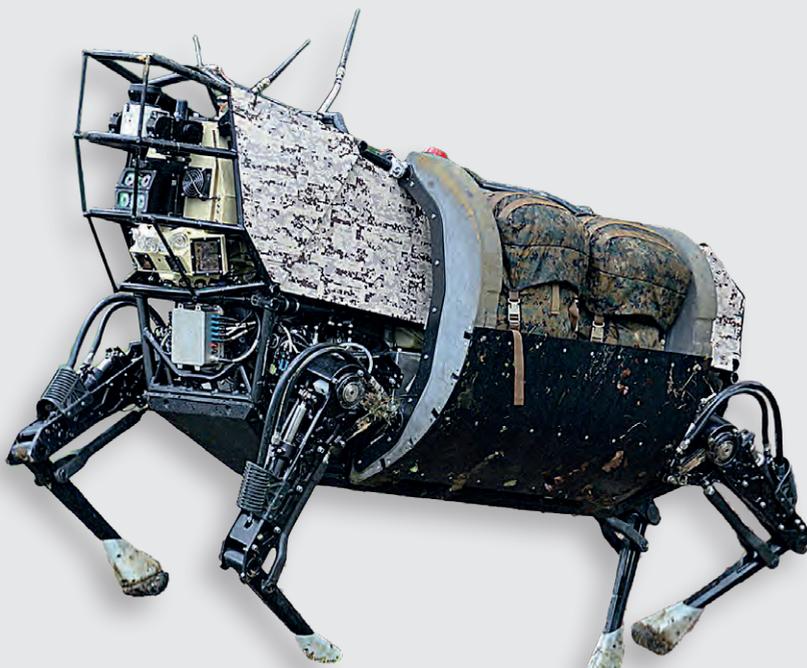
N. 3
2022

Fascicolo 12. Novembre 2022

Storia Militare Contemporanea

a cura di

PIERO CIMBOLLI SPAGNESI



Società Italiana di Storia Militare

Direttore scientifico Virgilio Ilari
Vicedirettore scientifico Giovanni Brizzi
Direttore responsabile Gregory Claude Alegi
Redazione Viviana Castelli

Consiglio Scientifico. Presidente: Massimo De Leonardis.

Membri stranieri: Christopher Bassford, Floribert Baudet, Stathis Birthacas, Jeremy Martin Black, Loretana de Libero, Magdalena de Pazzis Pi Corrales, Gregory Hanlon, John Hattendorf, Yann Le Bohec, Aleksei Nikolaevič Lobin, Prof. Armando Marques Guedes, Prof. Dennis Showalter (†). *Membri italiani:* Livio Antonielli, Marco Bettalli, Antonello Folco Biagini, Aldino Bondesan, Franco Cardini, Piero Cimbolli Spagnesi, Piero del Negro, Giuseppe De Vergottini, Carlo Galli, Marco Gemignani, Roberta Ivaldi, Nicola Labanca, Luigi Loreto, Gian Enrico Rusconi, Carla Sodini, Gioacchino Strano, Donato Tamblé,

Comitato consultivo sulle scienze militari e gli studi di strategia, intelligence e geopolitica: Lucio Caracciolo, Flavio Carbone, Basilio Di Martino, Antulio Joseph Echevarria II, Carlo Jean, Gianfranco Linzi, Edward N. Luttwak, Matteo Paesano, Ferdinando Sanfelice di Monteforte.

Consulenti di aree scientifiche interdisciplinari: Donato Tamblé (Archival Sciences), Piero Cimbolli Spagnesi (Architecture and Engineering), Immacolata Eramo (Philology of Military Treatises), Simonetta Conti (Historical Geo-Cartography), Lucio Caracciolo (Geopolitics), Jeremy Martin Black (Global Military History), Elisabetta Fiocchi Malaspina (History of International Law of War), Gianfranco Linzi (Intelligence), Elena Franchi (Memory Studies and Anthropology of Conflicts), Virgilio Ilari (Military Bibliography), Luigi Loreto (Military Historiography), Basilio Di Martino (Military Technology and Air Studies), John Brewster Hattendorf (Naval History and Maritime Studies), Elina Gugliuzzo (Public History), Vincenzo Lavenia (War and Religion), Angela Teja (War and Sport), Stefano Pisu (War Cinema), Giuseppe Della Torre (War Economics).

Nuova Antologia Militare

Rivista interdisciplinare della Società Italiana di Storia Militare
Periodico telematico open-access annuale (www.nam-sism.org)
Registrazione del Tribunale Ordinario di Roma n. 06 del 30 Gennaio 2020



Direzione, Via Bosco degli Arvali 24, 00148 Roma
Contatti: direzione@nam-sigm.org ; virgilio.ilari@gmail.com

©Authors hold the copyright of their own articles.

For the Journal: © Società Italiana di Storia Militare
(www.societaitalianastoriamilitare@org)

Grafica: Nadir Media Srl - Via Giuseppe Veronese, 22 - 00146 Roma
info@nadirmedia.it

Gruppo Editoriale Tab Srl -Viale Manzoni 24/c - 00185 Roma
www.tabedizioni.it

ISSN: 2704-9795

ISBN Fascicolo 978-88-9295-585-1

NUOVA

ANTOLOGIA



MILITARE

RIVISTA INTERDISCIPLINARE DELLA SOCIETÀ ITALIANA DI STORIA MILITARE

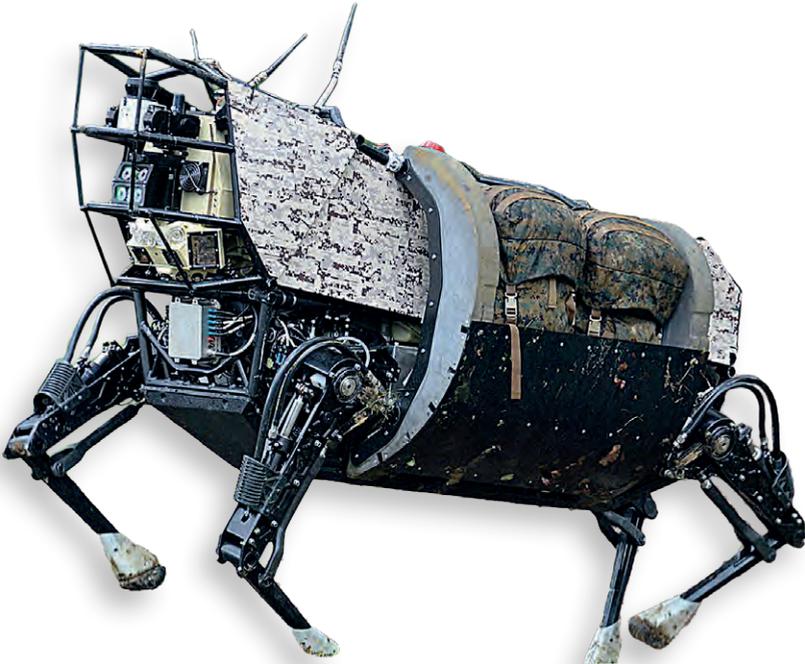
N. 3
2022

Fascicolo 12. Novembre 2022

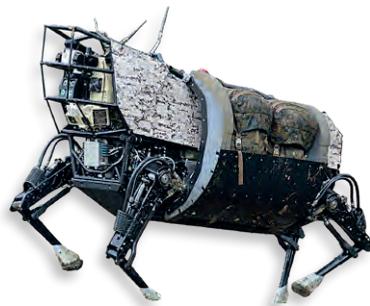
Storia Militare Contemporanea

a cura di

PIERO CIMBOLLI SPAGNESI



Società Italiana di Storia Militare



Legged Squad Support System robot prototype, 2021, DARPA image.
Tactical Technology Office, Defense Advanced Research Projects Agency,
U.S. Department of Defense, 2012 (wikipedia commons)

Le navi bianche

L'evacuazione dei civili italiani dall'Africa Orientale

di DECIO ZORINI

ABSTRACT. In March 1942 four of the major surviving passenger ships, the *Duilio* and *Giulio Cesare* of Lloyd Triestino, and the *Saturnia* and *Vulcania* of Italia S.A., were chosen for a repatriation mission. After long secret negotiations conducted thanks to the mediation of various governments, Italy and Great Britain reached an agreement in full conflict for the evacuation of the Italian civilians from the former Italian East Africa, of which about 28,000 women, children and elders. The difficulties to be overcome were considerable, above all for the supplies of fuel, water and food which it was agreed to pay in gold through neutral countries. Since it was not possible, for military reasons, to use the Suez route, the journey involved the circumnavigation of Africa, that is geographically 20,000 miles (37,000 km) round trip, but in wartime the route was lengthened to 23,000 miles (40,000 km). The German and Japanese allies did not undertake to guarantee the safety of our ships along the route. In the first mission all ships were destined for Berbera. The second mission was carried out as the first, while *Duilio* and *Giulio Cesare* skipping Massawa. The third mission planned for the complete repatriation of our compatriots took the *Saturnia* to Mogadishu and the other ships to Massawa. During the return, the Mussolini's fall caught the four ships sailing in the Atlantic. The general total of repatriated compatriots was 27,706, of which 41.1% were children and young people. The average of each ship was 2,300 returnees.

KEYWORDS: CIVILIAN EVACUATION, CIRCUMNAVIGATION OF AFRICA, PASSENGER SHIP ADAPTATION, BEDS INCREASE, HOSPITAL FACILITIES ONBOARD, YOUNG'S RE-EDUCATION, BRITISH COMMISSION ON BOARD.

Dopo una lunga rimozione, sulla vicenda del rimpatrio dei coloni italiani dall'ex-Africa Orientale Italiana (1942-1947) esiste ormai un'ampia storiografia. Questo articolo, basato su fonti secondarie, vuole approfondire in particolare gli aspetti tecnico-navali della prima fase, svolta nel 1942-43 in pieno stato di guerra in base ad accordi umanitari italo-britannici. Una grande impresa, approvata da Mussolini per ragioni politiche più che umanitarie, subita più che condivisa dalle amministrazioni coinvolte e mantenuta sottotono

dalla propaganda del regime, che tacque la partenza delle ‘Navi bianche’ dando breve risalto solo al ritorno della prima missione, mentre l’ultima delle tre si concluse dopo l’armistizio e l’occupazione tedesca.

Queste circostanze spiegano perché la «Missione speciale A.O.I.» (denominazione ufficiale dell’operazione), fu a lungo trascurata dalla storiografia, e ricordata solo attraverso i resoconti contemporanei e la memorialistica collettiva e specialmente individuale dei protagonisti.¹ Nell’assenza di una storia istituzionale della «Missione», la prima ricostruzione scientifica della vicenda, basata su fonti archivistiche del Ministero degli Esteri, risale ad un saggio del 1993 di Maria Gabriella Pasqualini,² seguita nel 1996 da uno studio sugli aspetti tecnico-navali.³ Bisognò però attendere la storiografia sulla colonizzazione italiana in Africa Orientale iniziata da Angelo Del Boca e Nicola Labanca,⁴ e poi i saggi specifici di Emanuele Ertola⁵ e Romain H. Rainero,⁶ perché l’intera vicenda del rimpatrio venisse compiutamente ricostruita anche nei suoi aspetti diplomatici e sociali.

Il prologo

Nel maggio 1938 la Mn *Vulcania* della società Italia di Navigazione fu noleggiata allo Stato per un viaggio a Tripoli del quale fu protagonista il 31 ottobre assieme ad altre quattordici navi, per il trasporto in Libia e Cirenaica di 1.720 famiglie di coloni per un totale di circa 20.000 persone “I ventimila” o *i ventimilli*, partecipando a quella che fu definita per l’occasione dal Governo la “Flotta del Lavoro”. Il convoglio era formato oltre che dalla Mn *Vulcania* dai piroscafi tipo “Regioni” *Umbria, Sicilia, Sardegna, Calabria, Sannio, Toscana, Lombardia,*

1 Tra questi spicca il saggio di Pier Marcello MASOTTI, «Il rimpatrio di donne, bambini, vecchi e invalidi italiani dall’Etiopia nel 1942-43», *Storia Contemporanea*, XVI, n. 3, giugno 1984, pp. 443-461. ID., *Ricordi d’Etiopia di un funzionario coloniale*, prefazione di Renzo DE FELICE, Milano, Pan, 1981; inoltre, quello di Massimo ZAMORANI, in bibliografia.

2 Maria Gabriella PASQUALINI, «Il rimpatrio degli italiani dall’A.O.I.: le ‘Navi Bianche’», in Romain H. RAINERO e Antonello F. M. BIAGINI, *L’Italia in guerra: Il Terzo Anno - 1942*, Commissione Italiana di Storia Militare, Roma, 1993, pp. 155-182.

3 Paolo VALENTI e Decio ZORINI, «*Saturnia e Vulcania*», in bibliografia.

4 Annalisa URBANO, «Colonial settlers, national imagining and imperial myths in post-war Italy (1943-1949)», *Diasporas. Circulations, migrations, histoire*, 34, 2019, pp. 79-90.

5 Emanuele ERTOLA, in bibliografia.

6 Romain H. RAINERO, in bibliografia.

Piemonte e Liguria del “Lloyd Triestino”⁷, dalle motonavi *Città di Napoli*, *Città di Savona*, *Città di Bastia* ed *Olbia*, della “Tirrenia” e dal piroscafo *Tembien* della “Ignazio Messina” e fu il più imponente convoglio impiegato nel piano di colonizzazione.

La “Flotta del lavoro” fu passata in rivista nel golfo di Gaeta da Mussolini il 31 ottobre 1938, viaggiando come un unico convoglio, scortato da cacciatorpediniere, e ricevuto al suo arrivo a Tripoli il 1° novembre dal Governatore della Colonia Italo Balbo, con grandi festeggiamenti. Parte della flotta proseguì quindi per Bengasi.

Altri viaggi furono effettuati, in particolare da Venezia, nel 1939 a guerra in Europa già iniziata, ma senza l’impiego di navi di linea, con l’utilizzo delle navi tipo “Regioni” sopra menzionate. Un’altra trasmigrazione fu effettuata con una seconda “Flotta del lavoro” di meno 11.000 persone nel novembre 1939.

Complessivamente furono realizzati 26 nuovi villaggi in Libia, principalmente in Cirenaica. Nel 1939 altri dieci villaggi furono realizzati per gli arabi ed i berberi di Libia. In totale 110.000 furono gli italiani in Libia, il 12 % della popolazione residente, principalmente da Veneto, Sicilia, Calabria e Basilicata.

Con l’entrata nella guerra dell’Italia il governo decise di trasferire 13.000 bambini della Libia e dell’Africa Orientale Italiana, A.O.I., dai porti di Tripoli e Bengasi a Ravenna Marittima, Napoli e Genova, con otto navi mercantili nel giugno 1940.

La Missione speciale A.O.I.

A seguito della presa di Asmara il 1° aprile 1941, il 3 aprile il Comando Supremo dell’Africa Orientale britannico rivolse al Comando del Medio Oriente la proposta di evacuare l’intera popolazione italiana. Il *War Office* approvò il 18 aprile. A stretto giro il governo della Gran Bretagna per tramite dell’Ambasciata USA a Roma e della Croce Rossa Internazionale comunicò a quello italiano che « le autorità militari britanniche sono vivamente preoccupate per la sicurezza di molte migliaia di civili italiani, uomini, donne e bambini - tanto nella Capitale quanto nelle zone periferiche dell’Etiopia » e di non poter garantire « la salvaguardia contro gli etiopici i quali avevano sofferto per mano degli Italiani » dei

7 Navi tipo “Regioni” con stazza compresa tra 9.000 e 20.000 ton.

civili «di fronte all'odio degli indigeni» nell'ex Africa Orientale Italiana, le autorità britanniche ipotizzavano la necessità di evacuare e internare in Kenya almeno 45 mila persone⁸ eccettuati 500 'tecnici' considerati utili al buon funzionamento di strutture statuali. Successivamente il contingente tecnico fu raddoppiato a circa mille unità.

Per la Gran Bretagna era di interesse liberare truppe e risorse impiegate nella sicurezza e nel mantenimento della popolazione civile italiana presente ed internata sia in Etiopia sia nel resto del Corno d'Africa. Inoltre, alcune centinaia di

8 VECCHI B. V., *Navi Bianche Missioni di pace in tempo di guerra*, Gastaldi Editore, Milano, 1963; pag. 18.

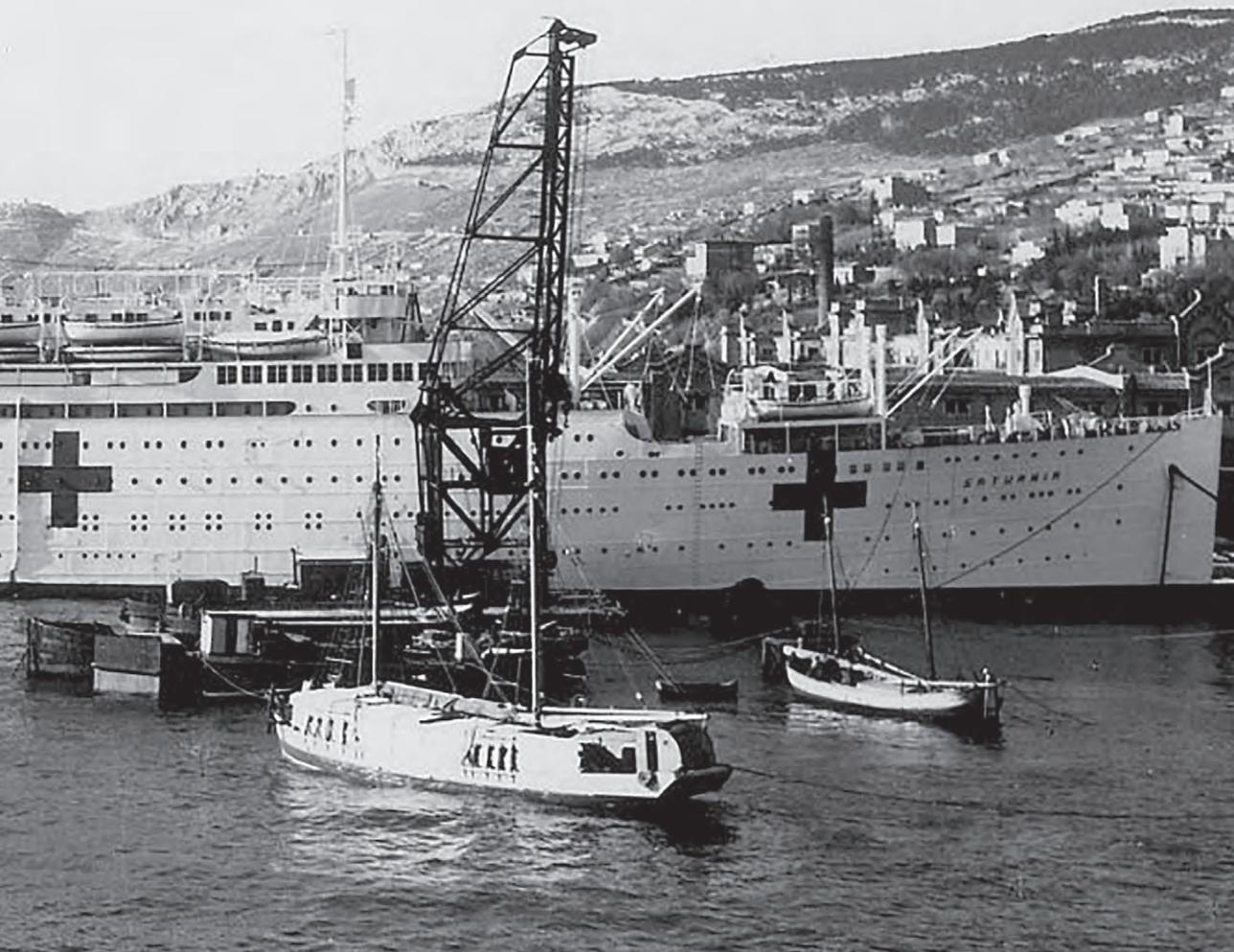
Mn *Saturnia* a Trieste a fine marzo 1942, al termine dei lavori di adattamento (Archivio Associazione Marinara Aldebaran, A.M.A.).



sbandati italiani erano alla macchia e potevano essere aiutate dai civili italiani. Oltre 20.000 civili erano stati già evacuati in Etiopia da altre colonie britanniche, mentre per quelli ancora presenti si intraprese il contatto con le autorità italiane.

Intanto, in attesa della restituzione dell'Etiopia all'autorità del Negus, nella popolazione locale come tra i coloni italiani si stavano generando movimenti sia antibritannici sia repubblicani e secessionisti. Inoltre gli inglesi temevano che la presenza di una consistente comunità italiana potesse fornire un qualche elemento per mantenere una presenza italiana anche nel dopoguerra, oppure influenzare in qualche modo l'autorità del Negus in senso antibritannico.

Le condizioni di insicurezza dei residenti italiani giustificarono da parte britannica la «chiamata per l'evacuazione», con l'obbligo di presentarsi con breve



preavviso nel giorno ed ora indicati nel posto di raduno e di osservare le norme per gli indumenti e gli effetti personali ammessi.

L'Art. 2 precisava: *“Viaggerete per ferrovia per via terrestre e per mare per raggiungere la vostra destinazione finale in una delle colonie dell’Impero Britannico, dove sarete alloggiato e nutrito dal governo britannico”*.

L'Art. 3 elencava gli effetti ammessi *“per un viaggio della durata di un mese ... Vi consigliamo di vendere gli oggetti di vs. proprietà che non potrete portare con voi”*.

Erano ammessi solo 12 kg di bagaglio a testa e preziosi per un valore non eccedente 20 sterline. Questa imposizione sul bagaglio rese la popolazione civile vittima di saccheggi e di ruberie da parte degli indigeni, che *«vengono a prendere tutta la nostra roba, sotto i nostri occhi»*. Non furono esclusi da queste ruberie regali di nozze e lenzuola matrimoniali.

I civili non deportati erano rappresentati da donne, bambini, anziani (ultrasessantenni) e malati, che furono confinati ed ammassati in campi di internamento sotto autorità militare britannica, definiti “campi di raccolta”, malsani per la dubbia potabilità dell’acqua e per l’insufficienza del vitto e dei medicinali. I civili nei campi svilupparono malattie da affollamento o malattie dipendenti dalla densità, malattie epidemie che li stavano falciando.

Tra i campi di raccolta vi furono (con la grafia italiana e quella attuale): Dire Daua (*Dire Dawa*, Harar, nel campo di aviazione), Harar-Harrar (*Hārer*, nel campo scuole), Gizziga (*Jijiga*, Harar), Hargheisa (*Hargeysa*, Somaliland), Asmara Sembel (Eritrea), Mandera (Hargheisa, Somaliland). La notizia che a Dire Daua e a Mandera un centinaio di bambini erano deceduti per una epidemia di morbillo rese la decisione di rimpatrio un atto umanitario e urgente per il governo italiano. Il governo italiano era privo di esatte informazioni, salvo l’eco di eccidi e di saccheggi ad Addis Abeba, poi accertati per puro scopo di rapina.

I civili ritenuti irriducibili e più pericolosi furono internati in campi speciali, situati in: Kenya, Uganda, Tanganika, Rhodesia d. sud (altri campi in Rhodesia d. nord e Nyasaland furono abrogati). Capienza totale prevista di 17.500 uomini civili, poi ridotta a 14.300.

Da parte italiana si temeva che la Gran Bretagna tendesse ad espellere definitivamente gli italiani dal Corno d’Africa, ove il governo sperava di tornare, eppure la maggioranza del governo propendeva per il rimpatrio dei civili esposti

a malattie e possibili ritorsioni dei nativi. Critiche furono mosse in vari ambienti dei ministeri degli Esteri, dell’Africa Italiana, della Marina, delle Finanze e dello stesso *entourage* del Primo Ministro, con riflessi politici del ministro tedesco degli esteri Ribbentrop e di Goebbels, forse sostenuti dallo stesso cancelliere Hitler. L’ammiraglio Arturo Riccardi, Capo di S.M. della Marina, riteneva indispensabile l’accordo con la Germania ed il Giappone.⁹

Le correnti determinatesi negli ambienti romani erano due. Secondo la prima tutti gli italiani dovevano “restare al loro destino” per non favorire la Gran Bretagna e lasciarla alle sue responsabilità; tale corrente aveva l’appoggio della Regia Marina. L’altra corrente sosteneva uno spirito di fratellanza verso i connazionali ammassati in campi malsani come confermato dagli stessi britannici.¹⁰

Dopo lunghe trattative segrete condotte grazie alla mediazione dei governi di Stati Uniti, sino al dicembre 1941, e quindi di Svezia e Svizzera, considerati il momento e le modalità con cui si svolsero e le finalità che si prefissero, Italia e Gran Bretagna raggiunsero un accordo in pieno conflitto per l’evacuazione dei nostri connazionali civili dall’ex Africa Orientale Italiana. Infine l’assenso del governo italiano venne dato il 14 novembre 1941.¹¹

In base agli accordi intergovernativi la Gran Bretagna avrebbe proceduto ad abbordare le Navi bianche alla minima comunicazione di carattere “bellico” con Supermarina, con lo Stato Maggiore della R. Marina italiana, o di rifugio dato a militari italiani evasi. Sarebbe stato considerato come un atto ostile che avrebbe privato il convoglio del lasciapassare neutrale impedendo il proseguimento della missione, procedendo al sequestro di navi e carico ed all’internamento degli equipaggi.

L’organizzazione della « Missione speciale A.O.I. » coinvolgeva oltre ai due Ministeri dell’Africa Italiana e degli Esteri, anche quello della Marina e la Croce Rossa Italiana, coordinati dal Regio commissario per la missione Zeno Garroni. La Croce Rossa Italiana voleva dare alla spedizione un carattere ospedaliero,

9 Amm. Arturo Riccardi Capo di S.M. della R. Marina dall’8 dicembre 1940 al 25 luglio 1943.

10 VECCHI B. V., cit.; pp. 18-21.

11 RAINERO, Romain H., *Le navi bianche Profughi e rimpatriati dall'estero e dalle colonie dopo la Seconda guerra mondiale: una storia italiana dimenticata (1939-1991)*, Sedizioni Editore, 2015, p. 199.

mentre il Ministero dell’Africa insisteva nel concetto che i rimpatriandi dovesse trovare in sei settimane di navigazione “un ambiente *il più normale possibile* [sic] traendone vantaggi specialmente morali”.

Il capo missione era l’ex governatore della Somalia italiana Francesco Saverio Caroselli, assistito dal Ten. Col. dell’Esercito Bernardo Valentino Vecchi, autore dell’unica trattazione di questo episodio pubblicata fino a tempi recenti.¹² I servizi sanitari a bordo erano coordinati dal generale medico Alcibiade Andruzzi.

Figura di primaria grandezza e capacità, nel primo dopoguerra Francesco Saverio Caroselli (1887-1967) era stato al seguito della delegazione italiana alla conferenza di Londra quale esperto coloniale e da allora continuò ad occuparsi dei rapporti diplomatici anglo-italiani. Strinse in tal modo numerose amicizie politiche londinesi, tra cui il sodalizio con lo stesso Winston Churchill. Dopo la conquista dell’Etiopia gli fu affidata la direzione generale dell’Africa Orientale e dal dicembre 1937 ebbe la promozione a Governatore della Somalia, carica che mantenne sino al giugno 1940. Pertanto, si dimostrò da subito il candidato ideale per predisporre a partire dal maggio 1941 le missioni di rimpatrio e quindi di dirigerle, in cooperazione con le autorità britanniche

A priori venne scartato l’impiego per la missione delle due maggiori turbonavi *Rex* e *Conte di Savoia*, mai utilizzate per convogli in Mediterraneo, per il rilevante consumo di combustibile¹³ e le rilevanti spese di trasformazione che avrebbe implicato.¹⁴

Il 27-28 novembre 1941 nel corso di un incontro a Genova con i dirigenti della società Italia di Navigazione si scelsero le motonavi *Saturnia* e *Vulcania*, assieme alle turbonavi *Duilio* e *Giulio Cesare* del Lloyd Triestino. La scelta delle quattro navi opportunamente fu fatta per navi omogenee equiparate per velocità e capienza di passeggeri. Era previsto che le navi viaggiassero accoppiate e distanziate di otto giorni per facilitare i rifornimenti nei porti congestionati. Un corollario degli accordi prevedeva di risparmiare dagli attacchi aerei britannici i due porti dove le navi sarebbero state convertite per la Missione speciale, i.e. Genova e Trieste.¹⁵

12 VECCHI B. V., *Navi Bianche etc.*, cit.

13 La coppia di Tn *Rex* e *Conte di Savoia* a tutta forza aveva un consumo di 1.500 ton nafta al giorno [DOBRILO D., *La flotta bianca*, Mursia, Milano, 1978; pp. 159-186].

14 La coppia di navi passeggeri Tn *Roma* e Mn *Augustus* era parimenti non disponibile, in quanto la prima era in trasformazione in portaerei e la seconda lo sarebbe stata a breve.

15 La Nb *Cavour* fu rimorchiata da Taranto al Cantiere San Marco di Trieste il 22 dicembre

Il Capo del Governo, concluse le trattative con le società di navigazione, in dicembre approvò definitivamente il promemoria sulla missione, dando però l'ordine che non se ne parlasse in alcun modo, laddove in Gran Bretagna si parlava della missione umanitaria in radio e su stampa. Questa reticenza nel trattare l'argomento della spedizione in A.O.I. perdurò fino al rientro a Napoli della I Missione.

La *Giulio Cesare* era una turbonave ordinata dalla Navigazione Generale Italiana di Genova ai cantieri Swan Hunter & Wigham Richardson Ltd., sul Tyne in Gran Bretagna, la cui costruzione si protrasse dal 1913 al 1922, sospesa nel 1914 per lo scoppio della Grande guerra. La gemella *Duilio* da 22.000 t.s.l. realizzata nei cantieri Gio. Ansaldo & C. dal 1914 al 1923 era di stazza doppia di qualsiasi nave costruita in Italia fino ad allora, ammiraglia della flotta mediterranea, dotata di 17 compartimenti, primo piroscampo italiano munito di casse antirollio. Erano le navi italiane più grandi e veloci: nessuna all'epoca superava le 10.000 t di stazza lorda.¹⁶

Le Mn gemelle *Saturnia* e *Vulcania* costruite per la Cosulich Soc. Triestina di Navigazione di Trieste (Cosulich Line) rappresentavano un progetto rivoluzionario nelle costruzioni navali per l'epoca: un solo fumaiolo, possenti motori diesel realizzati nella Fabbrica Macchine di S. Andrea, che consentivano un'economia di carburante e di spazio enorme rispetto alle motrici a vapore alternative o a turbina. Gli scafi delle due navi erano suddivisi in 11 compartimenti stagni. La *Saturnia* da 23.940 t.s.l. fu consegnata nel 1927 e la *Vulcania* nel 1928. Prima nave di tonnellaggio considerevole con un camino proponeva un discorso realmente nuovo: l'unico voluminoso fumaiolo conferiva alla nave vista di fianco un sostanziale profilo di simmetria bilaterale. Le due navi presentavano un allestimento di lusso: nella sala da pranzo di prima classe sull'architrave era scritto “*A tavola non si invecchia mai*”, sulla *Saturnia* e “*Mangia, bevi, dormi e godi*”, sulla *Vulcania*.

La *Giulio Cesare* fu requisita dal ministero delle Comunicazioni il 25 novembre 1941; la *Duilio* il 3 dicembre 1941. A seguire la requisizione delle due navi della società Italia.

1941, dove iniziarono i lavori di ricostruzione.

16 La tonnellata di stazza è una misura di volume pari a 100 piedi cubici, circa 2,832 m³.

La rotta

La rotta escludeva il canale di Suez, ma nel periplo dell’Africa interessava numerosi stretti, canali, passaggi e direttrici obbligatorie per il traffico verso il mar Rosso ed il Golfo Persico:

- stretto di Gibilterra;
- capo Juby di fronte alle isole Canarie, Marocco;
- capo di Buona Speranza, estremità meridionale d’Africa;
- canale di Mozambico, tra i bassifondi semi sommersi e pericolose scogliere di non più di tre metri sul livello della bassa marea;
- stretto di Guardafui, Somalia, da doppiare tra il capo omonimo e l’isola di Socotra;
- stretto di Bab el Mandeb;
- stretto di Messina, al ritorno.

In totale si trattava geograficamente di 19.992 mgl, pari a 37.035 km (1 mgl internazionale pari a 1,852 km), da coprirsi in ca. 50 gg di mare.

Le difficoltà da superare furono notevoli, soprattutto per il problema dei rifornimenti di carburante, lubrificante, acqua e viveri che si concordò di pagare in oro tramite paesi neutrali. Fu concordato che una nave cisterna italiana, coi contrasegni convenzionali potesse fare rifornimento di carburante in Messico e quindi incontrarsi alle isole Canarie con le quattro unità passeggeri destinate al servizio.

Va ricordato che gli alleati giapponesi e tedeschi erano fermamente contrari a questi accordi col nemico, tanto da non impegnarsi a garantire l’incolumità delle nostre navi per i loro sommergibili lungo la rotta prevista. Il pericolo maggiore era rappresentato dai sommergibili giapponesi e tedeschi, che avevano seminato un gran numero di mine in queste zone di mare. In navigazione furono avvistate mine alla deriva, fatte brillare a fucilate, e periscopi di sommergibili sconosciuti.

La *Saturnia* e la *Duilio* a Trieste, la *Vulcania* a Genova e la *Giulio Cesare* a Napoli furono sottoposte ai necessari lavori di adattamento alla missione, che consistettero principalmente nell’allestimento di una struttura ospedaliera, con reparti specialistici in grado di accogliere ammalati e fornire assistenza a donne, vecchi e bambini, che comprendevano: un reparto ospedaliero con 150 posti letto o più, una sala parto, due sale operatorie, un laboratorio di batteriologia,

un gabinetto dentistico, una farmacia, un reparto di isolamento per gli infettivi. Furono ricavati nuovi dormitori per aumentare i posti letto a quasi 2.500, dagli originari ca. 1.350÷1.670 posti, con letti a castello praticamente ovunque: in alcuni grandi saloni, in locali di lettura e da gioco.¹⁷ Furono creati un ufficio postale, due sportelli bancari, due bar, parrucchiere, calzolaio, biblioteca, cinema, ecc., e predisposti ulteriori magazzini. Si provvide ad imbarcare giocattoli, indumenti e tutto quello che sarebbe stato utile per un viaggio tanto lungo.

Per la missione le quattro navi assunsero esteticamente un aspetto molto simile a quello delle navi ospedale, con lo scafo e le sovrastrutture dipinte in bianco: le navi erano contraddistinte da grandi croci rosse, due più due ai lati del centro nave dove c'era la bandiera grande nazionale; sulla ciminiera/e un disco azzurro includeva una croce bianca ed una croce luminosa al ponte passeggiata su entrambi i lati. Le luci dovevano rimanere tutte accese comprese le luci *di gala* e la ciminiera illuminata. Le quattro unità non furono comunque accreditate come navi ospedale e non furono quindi iscritte nei ruoli del naviglio ausiliario dello Stato. Secondo gli accordi la nave cisterna per il rifornimento aveva dipinti sulla sovrastruttura centrale la bandiera italiana con a fianco due grandi dischi bianchi e doveva navigare di notte completamente illuminata, come le navi ospedale.

La vicenda peraltro non cominciò bene poiché, il piroscafo cisterna *Lucania*, dell'armatore Luigi Pittaluga di Genova, destinato al servizio di rifornimento nell'Atlantico, pur munito dei concordati contrassegni quale *Safe Conduct Tanker*, fu affondato da un sommergibile inglese il 12 febbraio 1942 a 14 miglia ad est di punta Alice in Calabria, mentre si trasferiva da Taranto a Genova, per proseguire quindi per il Golfo del Messico. Venne allora concordato, dopo le vibranti e decise proteste italiane e le relative scuse britanniche, di utilizzare per il rifornimento di combustibile i due piroscafi cisterna italiani *Arcola* e *Taigete*, fermi dall'inizio delle ostilità nel porto di Las Palmas, nelle isole Canarie.

Finalmente, conclusi tutti gli atti burocratici, i lavori di adattamento e completati i ruoli equipaggio con personale medico e un gruppo di crocerossine volonta-

17 La capienza delle navi negli anni Trenta era stata ridotta per le *Duilio / Giulio Cesare*, per la *Giulio Cesare* da 2.340 pp originariamente, con sistemazione emigranti in cameroni, a 1.578 pp e quindi a 640 pp e per la *Duilio* da 1.550 pp a 1.346 pp ed infine a 818 pp; per le *Saturnia / Vulcania* a 1.665 / 1.678 pp. Dopo i lavori la capienza per *Saturnia / Vulcania* fu portata 2.484 posti letto + 33 in isolamento; per le *Duilio / Giulio Cesare* a 2.263 / 2.154 posti letto + 47 in isolamento.

rie, le navi furono pronte a prendere il mare.

Il 2 aprile 1942 la principessa di Piemonte Maria José, quale ispettrice generale della Croce Rossa, visitò le attrezzature sanitarie a bordo delle Navi bianche. Ricevuto da Supermarina l'ordine di partenza, il 2 aprile 1942 la *Saturnia* salpò da Trieste agli ordini del comandante G. Gladulich; la *Vulcania*, sulla quale prese imbarco il Capo missione Francesco Saverio Caroselli, salpò da Genova il 4 aprile, al comando del capitano Giuseppe Ottino. Le due motonavi diressero ad un punto convenuto fissato per l'incontro a 20 miglia a sud di Maiorca il giorno 6 seguente.

Come primo scalo del convoglio era prevista Gibilterra: ma l'Aeronautica scelse proprio il 6 aprile per effettuare, dopo mesi di assoluta inattività, un bombardamento dimostrativo della piazza britannica, oltre tutto esaltato dal bollettino numero 670.¹⁸ Operazione effettuata da un solo aereo e militarmente inutile, ma tale da mettere a rischio gli accordi, tanto più che i britannici avevano invece rispettato i porti di Genova e Trieste proprio perché vi stazionavano in allestimento le navi del convoglio umanitario. Il Capo missione e Governatore protestò con un telegramma Capo di S.M. generale Ugo Cavallero, chiedendo di evitare il ripetersi di analoghi incidenti.

In ogni modo le due navi proseguirono costeggiando la Spagna, ovviamente completamente «illuminate come meteore» durante le ore notturne. A Gibilterra le navi dovevano imbarcare le rispettive commissioni britanniche incaricate di pilotarle lungo tutto il resto del viaggio e verificare il rispetto degli accordi, che tra l'altro escludevano nel modo più tassativo il trasporto di personale militare anche se ferito od ammalato, pena la confisca delle navi e l'internamento di tutte le persone presenti a bordo. Ciascuna commissione era composta da un Capitano ed un Sottotenente di Vascello, sei soldati e cinque marinai di cui tre radiotelegrafisti, che si dislocavano nelle stazioni radio mettendole sotto controllo inglese. Un solo apparecchio radiofonico fu lasciato funzionante ed accessibile per tutti per l'ascolto dei bollettini meteorologici.¹⁹

Il Comandante britannico diede la seguente assicurazione al Capo missione Caroselli per sua esplicita richiesta:

18 Bombardamento effettuato da un SIAI SM.82 del Reparto Sperimentale della R. Aeronautica.

19 DOBRILLO D., cit.; pp. 159-186.

« Per ordine di Sua Maestà britannica si invitano tutte le forze inglesi ed alleate a rispettare e prestare assistenza alle quattro unità ospedale italiane ed ai componenti la missione „»

L'incontro coi britannici fu molto cordiale con la

« semplicità e noncuranza con cui i “nemici” ci salutano facendo molta festa al Comandante ed al Commissario, vecchie conoscenze delle bisettimanali soste del *Conte di Savoia* ». [...] « A tanto vale la tradizione di rispetto delle genti di mare che sono forse le uniche a condursi ancora con un senso di cavalleria pur combattendosi ».²⁰

Da Gibilterra le due navi partirono il 7 aprile ed alle ore 20 erano in Atlantico, seguendo rigidamente le rotte imposte, comunicate in quel porto dall'Ammiraglio britannico, scalarono il 12 aprile São Vicente nelle isole di Capo Verde, fermandosi un giorno per rifornimento di nafta, acqua dolce e viveri, il 26 aprile Port Elizabeth in Sud Africa per un nuovo rifornimento di 400 tonnellate di nafta e 100 tonnellate di acqua dolce e giunsero il 5 maggio a Berbera nella Somalia Britannica, la *Saturnia* per prima alle ore 13. Durante la prima navigazione il 16 aprile la *Saturnia* si arrestò per avaria al motore di dritta, poi rimise la prua alla via. Le due navi si trattennero a Berbera per 12 giorni con 35-40 °C all'aperto ed in ombra e 65 °C all'interno delle stesse.

Intanto il 6 e il 9 aprile erano partite anche la *Duilio* (comandante Bozzo) da Trieste e la *Giulio Cesare* da Genova, giungendo a Berbera a metà maggio. Da notare che dall'inizio di aprile al 22 del mese, la Marina giapponese aveva fatto un'incursione in forze nell'oceano Indiano, nel golfo del Bengala ed a Ceylon.

I rimpatriandi giunsero a Berbera attraverso campi di transito, quali Mandera con ca. 20.000 profughi, Harar, Gizziga e Laferung (Somaliland). La *Vulcania* iniziò l'imbarco dei nostri connazionali il 7 maggio seguita l'8 dalla *Saturnia*, imbarcando a giorni alterni un giorno su una e un giorno sull'altra nave circa 700 civili per volta, per un massimo di circa 2.400÷2.500 persone, bimbi inclusi, su ciascuna nave. L'imbarco avveniva a mezzo di zatteroni rimorchiati sottobordo con un caldo terribile, sotto il ferreo controllo inglese e qualche singolo tentativo, per altro sventato, di militari “clandestini”. I connazionali all'imbarco si dimostrarono increduli: molti gridavano “ *Evviva la Marina! ... Siate Benedetti! ...*”

²⁰ VECCHI B. V., *Navi Bianche etc.*, cit.; il c.te Ottino aveva lasciato il comando della tn *Conte di Savoia*; pp. 46, 66.

Grazie..., Fratelli!..”. Ed ancora qualcuno domandava “*siete davvero italiani?*” Non ne sapevano nulla fino a uno due giorni prima. Gli altoparlanti messi a pieno volume suonavano la *Marcia reale* e *Giovinazza*.

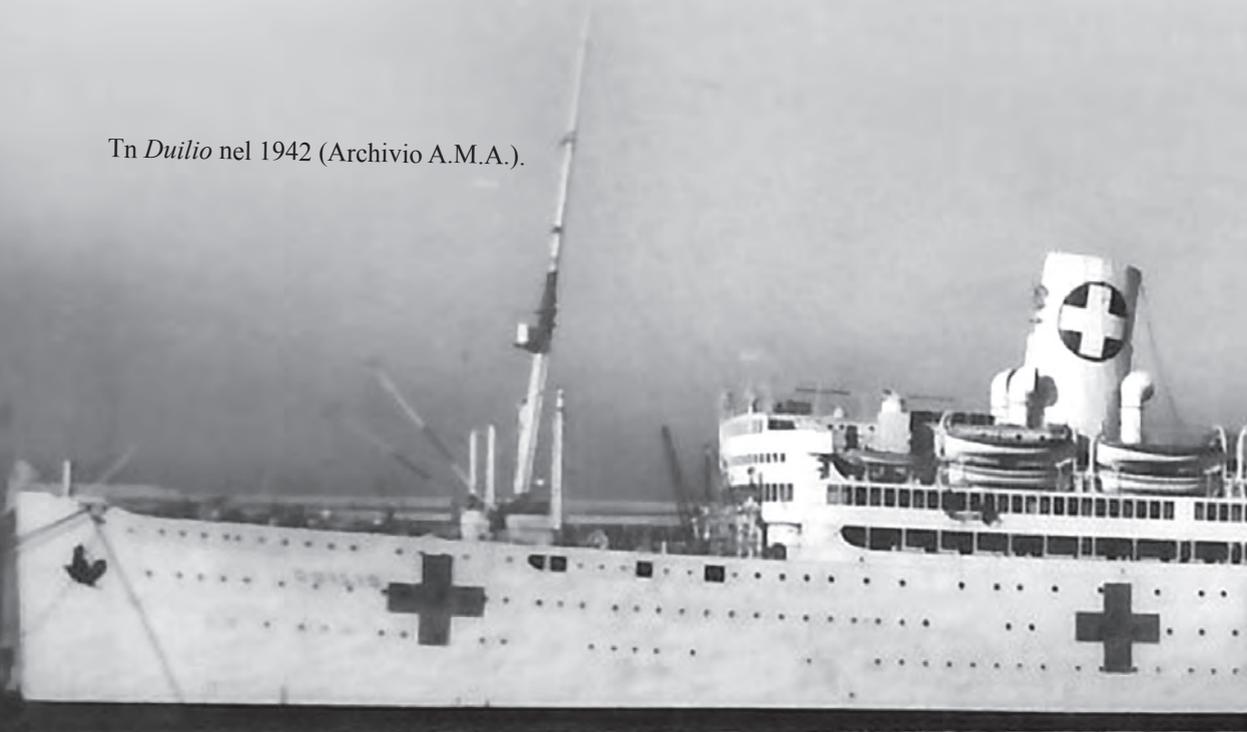
Gli ufficiali inglesi guardavano l'imbarco con un sorriso, ma non ironico, qualcuno era veramente commosso. Un capitano inglese salì la scaletta portando un bimbo in braccio.²¹ Altri bambini erano così indeboliti da esser imbarcati portati da un marinaio.

Circa 10.000 italiani risultavano alla macchia compresi alcuni gruppi armati indigeni; 5.000 civili di Addis Abeba avevano dichiarato di voler restare a loro rischio, rinunciando alla protezione inglese.²²

21 VECCHI B. V., *Navi Bianche etc.*, cit.; pp. 95-96.

22 VECCHI B. V., *Navi Bianche etc.*, cit.; pag. 94.

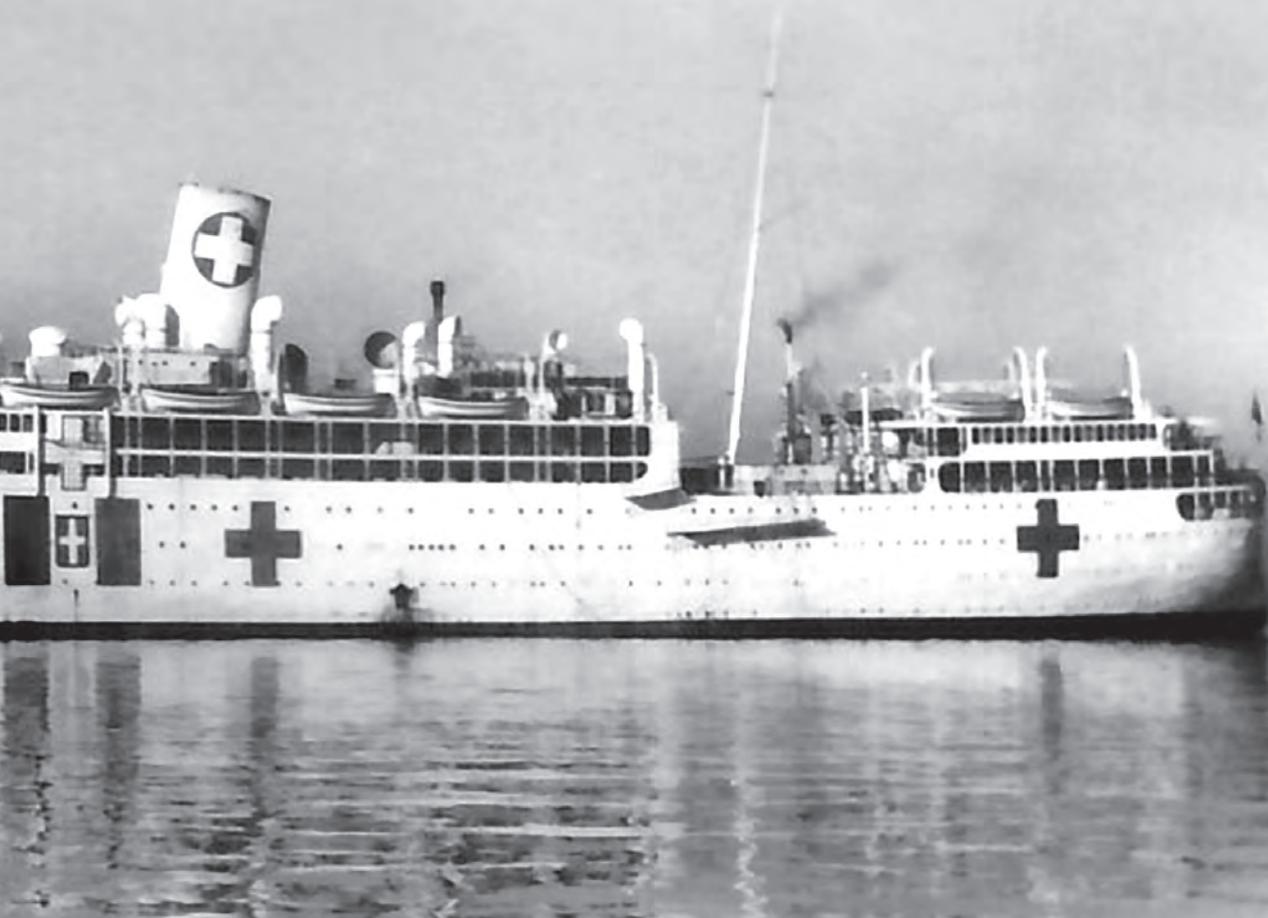
Tn *Duilio* nel 1942 (Archivio A.M.A.).



Le due navi trasportavano generi alimentari per i connazionali nei campi di raccolta e concentramento, che furono consegnati solo in presenza del delegato della Croce Rossa Internazionale, giunto in aereo dalla Svizzera via Cairo.

Passarono dieci giorni, in attesa di rifornimenti di nafta, giunta da Abadan, e particolarmente di 8.000 ton di acqua dolce trasferita da Suez il 14 maggio, poiché i serbatoi delle navi erano quasi all'asciutto. Complesate tutte le formalità ed imbarcati i viveri, *Vulcania* e *Saturnia* e *Giulio Cesare* e *Duilio* dopo qualche giorno ripresero il mare per il viaggio di ritorno, la *Vulcania* il 16 maggio a lento moto seguita il 17 dalla *Saturnia* in formazione. Le navi scalarono nuovamente Port Elizabeth e Las Palmas, in sostituzione del porto di São Vicente, dove trovarono le due cisterne *Arcola* e *Taigete* che provvidero al loro rifornimento di combustibile.

In totale le quattro navi trasportarono 9.376 civili, riportando varie fonti delle cifre poco omogenee e confuse di cui il 41,5 % erano bambini e ragazzi. Di questi



a bordo della *Saturnia* 1.002 erano minori sotto i 10 anni, di cui 400 i bambini da uno a due anni e 200 i lattanti, ai quali si sarebbero aggiunti otto nati a bordo. Non meno di 300 donne avevano da tre a sei figli, fino a nove.

Sbarcate scorta e commissione inglesi a Gibilterra, il 15 giugno le due navi ripresero la navigazione in Mediterraneo puntando sul porto di Napoli dove giunsero domenica 21 giugno 1942, con una folla enorme cui si associò parte dell'equipaggio della R.N. *Eugenio di Savoia*, reduce dallo scontro di Pantelleria del 15 giugno. Il 27 i rimpatriati ricevettero la visita della principessa Maria José e del ministro dell'Africa italiana, Attilio Teruzzi.²³

Sbarcata parte dei profughi, circa mille, le navi proseguirono la navigazione e scalarono Livorno dove fecero visita Vittorio Emanuele III e la consorte Elena ed infine il 1° luglio giunsero a Genova, dove si provvide alla pulizia, disinfezione e riassetto generale, in previsione di un secondo viaggio in Africa Orientale. Dopo una decina di giorni anche le altre due Navi bianche raggiunsero il porto ligure, dando fondo a Calata Zingari.

La vita a bordo

In Italia la Missione A.O.I. venne presentata come un'opera di salvataggio e di rieducazione:

Al momento dell'imbarco i profughi venivano accolti dalle note della *Marcia reale* e di *Giovinezza*. La navigazione veniva impiegata quale una missione politica per il reinserimento in patria e per "rieducare" i giovani ai principi del regime. Occorre tenere presente che nella prolungata detenzione nei campi ragazzi e ragazze erano stati sottratti per mesi o anche per oltre un anno all'istruzione scolastica in condizioni di abbandono morale e intellettuale, senza alcuna forma educativa né freno dei padri.

« L'Italia fascista andava a riprendersi i suoi figli in pericolo. Le Navi bianche rappresentavano la patria ».²⁴ I caratteri di giudizio a questi avvenimenti si modificano con il tempo, le circostanze e la cultura.

²³ Il ministro Attilio Teruzzi ebbe a dichiarare che la missione sarebbe rimasta "nel settore umanitario, come un segno fermissimo ed ammirabile della civiltà del Littorio". [Roma 24 marzo 1942 ASMAI /IV, b. 82. Rimpatrio donne, bambini ed invalidi dall'AOI]

²⁴ Dino Messina, C.d.S. 20 aprile 2014.

La vita a bordo era regolamentata, dalle ore 7 (sveglia) alle 23 (silenzio). I pasti venivano serviti in due turni.

L'inquadramento obbligatorio dei ragazzi nei Servizi Ausiliari, S.A., organizzati per le necessità giornaliere di bordo fu piuttosto rigido ed attribuì una loro dignità. L'inquadramento nei S.A. dei ragazzi dagli 8-10 ai 16 anni cominciò subito e ben conoscendo l'influenza della divisa si faceva leva sul suo fascino distribuendo: elmetti tropicali, camiciotti e pantaloni di tela color cachi, mantella e bracciale blu per tutti e rosso per i capisquadra. I ragazzi erano chiamati in adunata sui ponti per fare ginnastica, esercitazioni di salvataggio, giochi collettivi.

Per le ragazze l'inquadramento si rivelò più facile e di esse si occuparono le Crocerossine.

Ai ragazzi mobilitati per i Servizi Ausiliari di bordo al termine del viaggio veniva conferito un riconoscimento ufficiale: un documento che attestava che l'interessato aveva prestato

«un [...] in qualità di gregario / graduato durante il viaggio [...], inquadrato nella Compagnia Ausiliaria costituita per l'assistenza dei rimpatrianti e per la disciplina di bordo sulla [nave]. Si rilascia il presente documento perché ne venga tenuto conto da parte delle Autorità competenti, a firma del Governatore di Colonia Capo Missione, o del Regio Commissario presente su ogni nave».

«Le tre missioni in Africa non costituivano, ed è questo uno dei punti più interessanti e geniali dell'organizzazione, un semplice trasporto e nutrimento di esseri umani, ma anche una intelligente opera di rieducazione fisica e spirituale come solo un Paese geniale di antica civiltà poteva concepire».²⁵

Questo, in sintesi, fu il mito di copertura dato dal regime alla Missione.

Molti furono i tentativi di prigionieri evasi che a rischio della vita cercarono di raggiungere a nuoto una delle Navi bianche, dove furono accolti e nascosti a rischio dall'equipaggio. Tutti questi tentativi, di cui alcuni riferiti nei dettagli dall'assistente del capomissione, furono vani, con la consegna spontanea o coatta ai militari britannici. Ci fu tuttavia un'eccezione, conseguita da una persona eccezionale.²⁶

25 VECCHI B. V., *Navi bianche etc.*; cit., pag. 114.

26 Il gen. Amedeo Guillet, meglio conosciuto col soprannome di Comandante Diavolo, "Cummandar as Sceitan", si imbarcò a Massaua nella terza Missione sulla Giulio Cesare, ospitato nella sezione dei pazienti psichiatrici.

Assistenza sanitaria

Le Navi bianche vennero adattate in parte quale ospedale. Ogni nave aveva 150 posti letto, suddivisi in: reparto di medicina, reparto di pediatria, reparto di chirurgia, reparto di ginecologia ed ostetricia, reparto di isolamento per infettivi, reparto per pazienti psichiatrici, sala operatoria, sala parto, gabinetto di radiologia, gabinetto odontoiatrico, laboratorio e farmacia. A poppa fu realizzato un reparto per infettivi.

Il personale sanitario, per ogni nave, era composto dal preesistente medico di bordo civile con i suoi infermieri, da un direttore sanitario della CRI, da sei medici della CRI e del Ministero dell’Africa Italiana, un farmacista, alcuni infermieri, 14 Infermiere Volontarie ed un cappellano. I servizi sanitari delle quattro navi erano coordinati dall’Ispettore sanitario il generale medico Alcibiade Andruzzi. Tutto il personale sanitario aveva frequentato un corso di Medicina tropicale e di igiene tenuto dal generale medico della R. Marina Mario Peruzzi, dal prof. Giuseppe Bastianelli malariologo e dal prof. Aldo Castellani direttore della Scuola di Specializzazione in Medicina Tropicale della R. Università di Roma.²⁷

Il pericolo di contagio a bordo rimaneva molto elevato: enterocolite emorragica, malaria, pertosse, infezioni fungine, disturbi epatici, febbre tifoidea, altre forme nevrotiche, dissenteria amebica. Fu seguita accuratamente la profilassi contro possibili epidemie importate da rimpatriandi. Una scheda sanitaria fu redatta per ogni persona in triplice copia.

Nella prima missione a bordo della *Duilio* morirono un anziano, due ragazzi e due donne ed un missionario. Sulla *Vulcania* un bambino, un anziano, due ragazzi, due donne. Sulla *Giulio Cesare* una donna ed un ragazzo, in totale otto morti.

Assistenza religiosa

I cappellani di bordo dovevano dare assistenza a tante donne sofferenti per la perdita dei bambini rimasti sepolti in suolo d’Africa e per i mariti nei campi di concentramento civili e militari. I cappellani impartivano battesimi e nuovi nati e prime comunioni alle ragazze ed ai ragazzi più grandi. Essi composero preghiere e canti rivolti a Gesù e/o a Maria per i rimpatriandi, recitati ogni giorno.

²⁷ Amm. Vincenzo MARTINES, *Storia della medicina militare. 1942 Rimpatrio dei civili dall’Africa Orientale Italiana* (www.ammiragliovincenzomartines.it).



Imbarco dei rimpatriandi a Berbera nel 1942; l'imbarco avveniva a giorni alterni sulle due navi, con ca. 700 civili per volta tramite zatteroni rimorchiati sottobordo (Archivio ICR, da rete).

Assistenza e informazione

Compilati in stamperia di bordo in formato ridotto venivano stampati tre quotidiani nazionali, con servizi arrivati via radio: *Corriere della Sera*, *Giornale d'Italia* e *Popolo d'Italia*, con la seguente dicitura: “Edizione di bordo per rimpatriati dall’A.O.I.”.

Riportavano bollettini di guerra italiani e tedeschi ed altri servizi più leggeri. Tra gli autori dei servizi immancabili Orio Vergani ed anche l’allora giovane Indro Montanelli.

La II e III Missione

La seconda missione ebbe inizio il 21 ottobre 1942 con la partenza da Genova ed il 23 da Gibilterra delle quattro navi, svolgendosi con le medesime modalità, aggiungendo lo scalo di Massaua per *Giulio Cesare* e *Duilio*. I rimpatriandi erano sempre più logorati per l’attesa materialmente e spiritualmente e diedero molte preoccupazioni. Durante lo scalo di Berbera morì il gen. Alcibiade Andruzzi. La missione si concluse col rientro nel porto di Brindisi il 12 gennaio 1943 trasportando un totale di 8.695 civili per il 43 per cento bambini e ragazzi. Le quattro unità proseguirono quindi per Venezia e Trieste, ove rimasero in attesa di ordini da parte di Supermarina, dopo i necessari lavori di riassetto e manutenzione.

Alla successiva missione prevista per il completo rimpatrio dei nostri connazionali sembrò che *Saturnia* e *Vulcania* non dovessero partecipare, dietro le insistenti richieste dello Stato Maggiore dell’Esercito per un loro utilizzo quali trasporto truppe da impiegare nel rimpatrio di nostri soldati dal fronte nordafricano ormai crollato.

Il fermo rifiuto di Supermarina, meno che mai propensa a rischiare i pochi transatlantici superstiti in una situazione ormai tanto deteriorata, permise alla fine di poter disporre di tutte e quattro le navi già utilizzate nelle precedenti due missioni di rimpatrio civili dall’Africa Orientale anche per la terza.

La terza ed ultima missione poté così cominciare, con la partenza delle quattro navi dal porto di Trieste il 22 maggio 1943, dopo i disordini di piazza che si registrarono a Trieste, promossi dagli squadristi triestini guidati dallo stesso federale contro i negozi del centro.

La missione «fu condotta con l’angoscia di chi compie un triste dovere e un

altro perché si riportava gente che sapevamo avrebbe trovato l'Italia in condizioni tremende».²⁸ Tuttavia si svolse con le ormai consuete formalità e seguendo sempre lo stesso itinerario, da Gibilterra per Las Palmas, Port Elizabeth e Massaua per tutte le navi. Le quattro navi imbarcarono tra 30 giugno e 4 luglio 1943, un totale di 9.635 civili di cui il 41,3 % minori.

Il 25 luglio 1943 colse le quattro navi in navigazione nell'Atlantico in rotta per Gibilterra e la notizia dell'arresto e sostituzione di Mussolini col gen. Badoglio fu seguita il giorno dopo dall'ordine trasmesso a Caroselli di eliminare e distruggere a bordo qualsiasi simbolo riferito al fascismo, quali uniformi, distintivi, foto, simboli e riferimenti ai documenti, ordine che fu prontamente eseguito non senza qualche rimostranza fra un numero limitato di rimpatriandi, ma senza alcuna reazione da parte del personale di bordo. Fu perciò ordinato ai capisquadra di consegnare i distintivi.

A Gibilterra il Capo di S.M. dell'Ammiragliato, cap. vasc. Pikenott, informava del pericolo che correavano le navi perché i tedeschi avrebbero invaso la penisola ed a nome del Comando britannico offriva di dirigere le navi a porti ormai sicuri come Tripoli o quelli siciliani in mano alleata, ma la proposta fu respinta fermamente dal Governatore in base alla Convenzione firmata dal Governo italiano. Le navi, lasciata Gibilterra con la commissione britannica a bordo, furono scortate dapprima da un cacciatopediniere inglese e quindi da uno americano fino in vista delle coste italiane. Lo sbarco era previsto a Napoli, ma a causa dei bombardamenti le navi furono dirottate a Bari e quindi un radio di Supermarina diresse le navi a Taranto, unico porto concesso, dove la *Saturnia* e la *Vulcania* giunsero l'11 agosto 1943 sotto l'incubo degli attacchi aerei.²⁹ Attendevano in banchina dei treni formati alla meglio con vecchi vagoni o con carri merci attrezzati.

Nei giorni seguenti le due navi proseguirono per il porto di Trieste raggiunte da *Duilio* e *Giulio Cesare* il 31 agosto, dove tutte furono poste in disarmo a far data dal 4 settembre alle banchine del Porto Vittorio Emanuele III (poi Porto Vecchio), dove già si trovavano la grande Mn *Sabaudia*, ex *Stockholm* costruito due anni prima a Monfalcone, ed il panfilo *Elettra* già di Guglielmo Marconi.

²⁸ VECCHI B. V., *Navi bianche etc.*; cit., pag. 9.

²⁹ Il 19 luglio venne bombardata per la prima volta Roma, quindi fu la volta di Napoli, Messina e Villa San Giovanni.

Sintesi della Missione speciale

I rimpatri totali furono: 27.706, per il 41,1 per cento minori, su una capienza teorica di 28.635 posti, 96.8 %. Poche migliaia di connazionali restarono in Eritrea e Somalia, approssimativamente nessuno in Etiopia. Va ricordato che il Caroselli compì sei volte il periplo dell’Africa, accompagnando tutte le missioni. Un quarto viaggio già programmato fu cancellato dopo l’8 Settembre.³⁰

Le spese per le tre missioni andarono ben oltre ai 26 milioni preventivati in primo momento (il calcolo di uno studioso parla di 760 mil. in totale).³¹

L’accoglienza in patria

I rimpatriati rientravano in Patria sovraccaricati di aspettative, talvolta dopo alcuni anni di assenza. Alcuni poterono contare sul sostegno di lontani parenti; altri sull’accoglienza di quegli italiani “brava gente” che erano disposti ad aiutare i “compatrioti”; ma molti, rimasti senza niente e senza nessuno, vennero lasciati a loro stessi, unendosi ai già numerosi sfollati che avevano perso tutto a causa della guerra. Le donne in grande maggioranza private del marito, a meno che non fosse della categoria degli invalidi, si trovarono in una dimensione sociale nuova, che richiedeva una dilatazione dei loro compiti muliebri ante guerra.

Alla III missione l’accoglienza in patria fu più triste. Dopo avere usufruito delle condizioni alimentari ed assistenziali a bordo, conobbero le restrizioni in cui si trovava ormai la nazione. Si rifugiarono nelle baraccopoli, ai margini dei centri urbani, e dopo la guerra in luoghi di raccolta per sfollati e orfani come l’ex campo di concentramento di Fossoli (MO). Al 1° marzo 1947 c’erano ancora 109 campi di raccolta con 55.000 profughi (fino dall’inizio 1945).³²

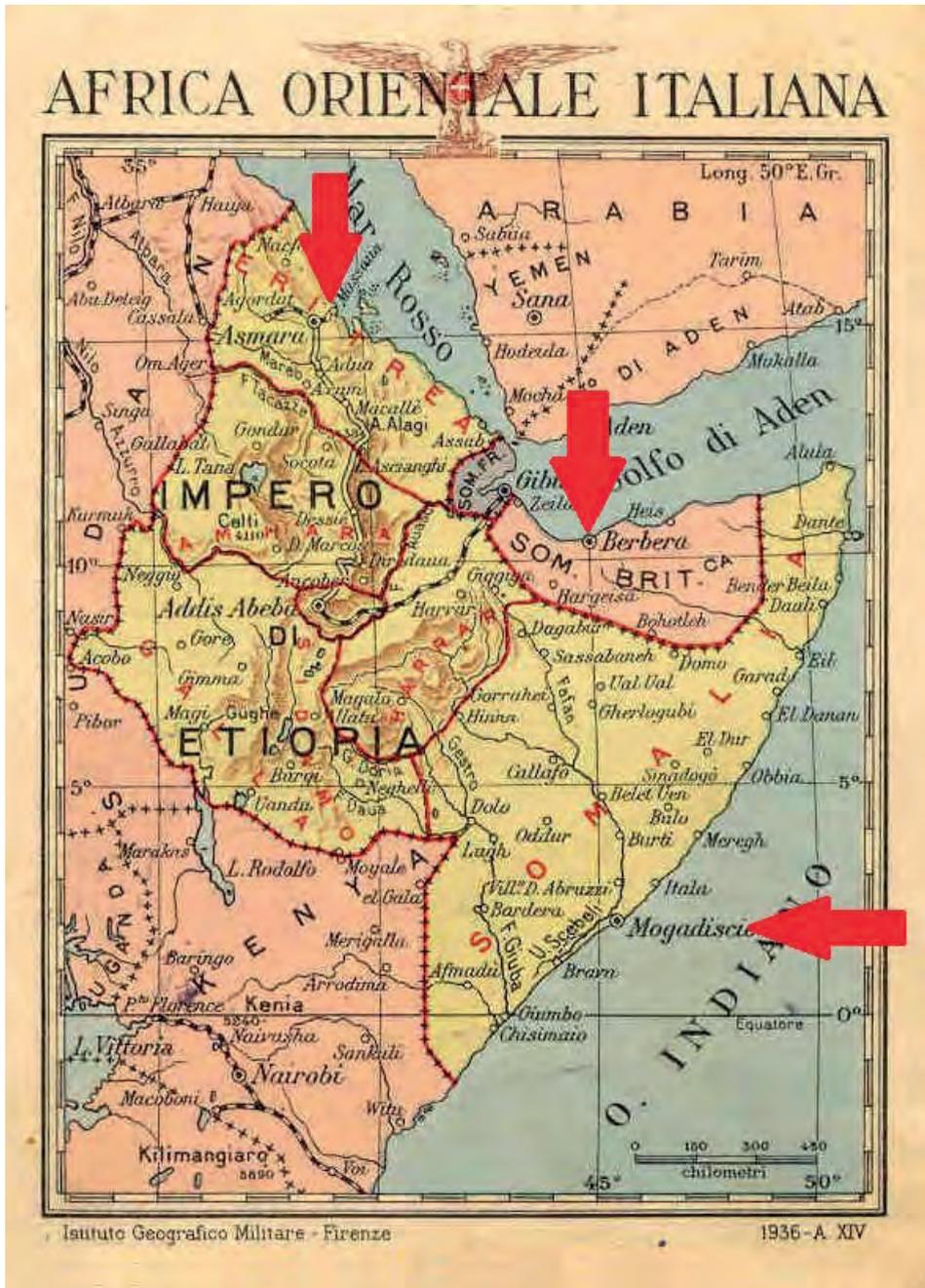
Tra il 26 e 27 agosto un treno tra quelli occupati da rimpatriati che andavano al nord subì un mitragliamento alla Casilina, che portò alla morte circa 100 di essi.

Vennero descritti a lungo tempo come esseri spezzati: “*apatnici, imbelli, interressati solo ai sussidi, portatori di un passato dubbio se non oscuro*”, dirà Pamela

30 Le due navi cisterna *Arcola* e *Taigete* effettuarono cinque traversate atlantiche per i rifornimenti.

31 RAINERO R. H., cit.; pag. 207

32 Commissione parlamentare d’inchiesta sulla miseria in Italia e sui mezzi per combatterla, 1952-1954.



Mappa dell’Africa Orientale Italiana nel 1936 con indicazione dei tre porti di imbarco, i.e. Berbera, Massaua, Mogadiscio (Archivio Istituto Geografico Militare).

Ballinger nel suo recente saggio. Uno stato dell'esistenza che si attenuerà solo con il miracolo economico del dopoguerra. Per alcuni. Per altri una ferita che non si sarebbe mai rimarginata.³³

La sorte delle Navi bianche

L'8 settembre 1943 successivo *Saturnia* e *Vulcania* furono raggiunte dall'ordine improvviso di muovere immediatamente per Venezia. Grazie alla prontezza di avviamento dei motori diesel salparono, con equipaggio ridotto, nel primo pomeriggio di quello stesso giorno, con lieve anticipo sulla diffusione della notizia dell'avvenuto armistizio fra Italia e Alleati ed a poche ore di distanza dalla partenza da Trieste della Divisione Navi Scuola, composta dalle Regie Navi *Amerigo Vespucci*, *Cristoforo Colombo*, *Marco Polo* (ex jugoslava *Jadran*) ed altre minori, e della torpediniera *Audace*.

Le due navi giunsero a Venezia verso la mezzanotte, dove ricevettero l'ordine di imbarcare e di trasferire al Sud i cadetti ed il personale istruttore dell'Accademia Navale che, durante il periodo bellico, erano stati trasferiti da Livorno nell'Alto Adriatico. La *Vulcania* lasciò Venezia nella notte del 10 settembre e si trasferì a Brioni per imbarcare i cadetti dei corsi di complemento. Tuttavia, non giudicando prudente affrontare i rischi della navigazione senza scorta o forse per altre evidenti ragioni, il direttore dei corsi, autorizzato dal Comando Marina di Pola, il giorno dopo fece sbarcare i cadetti, che furono nei giorni seguenti in gran parte catturati dai tedeschi ed avviati in prigionia in Germania, e diede disposizione affinché la nave fosse portata all'incaglio e resa inutilizzabile.

Diversamente, la *Saturnia*, ultimato l'imbarco degli allievi e degli istruttori dei corsi normali dell'Accademia Navale, che nel corso della guerra erano stati trasferiti al Lido, lasciò Venezia il 10 settembre, dirigendosi secondo le istruzioni ricevute in navigazione per Brindisi, dove giunse l'11 settembre.

Fu così deciso di proseguire per Taranto, ma poco dopo aver ripreso la navigazione la *Saturnia* andò ad incagliarsi a 15 miglia a SE dal porto di Brindisi. Le operazioni di disincaglio si rivelarono lunghe e laboriose, nonostante l'aiuto portato dai rimorchiatori accorsi dal vicino porto pugliese, riuscendo a liberare

³³ BALLINGER Pamela, *La memoria dell'esilio. Esodo e identità al confine dei Balcani*, Il veltro, 2010.

la nave appena il 19 settembre. La *Saturnia* fece quindi ritorno a Brindisi dove, constatata l'assenza di danni all'opera viva, fu fatta proseguire per Taranto.

Scortata da due cacciatorpediniere, la *Saturnia* salpò da Taranto il 14 ottobre 1943 scalando Malta per trasportare personale ed Algeri per una breve sosta. Quindi proseguì per Gibilterra, scortata sempre dai cacciatorpediniere, giungendovi il 18 ottobre.

A Gibilterra passò sotto il controllo della "British of War Shipping Organization" ed, imbarcato un contingente di truppe britanniche, salpò per la Gran Bretagna il 27 ottobre. Quindi fu messa a disposizione della "U.S. War Shipping Organization" e fu quindi avviata, sempre con equipaggio italiano, a New York per essere sottoposta a lavori di manutenzione e trasformazione in trasporto truppe. La *Saturnia* ricevette la colorazione grigio ferro tipica delle navi americane e dal marzo 1944 iniziò un'intensa attività nella nuova destinazione, sempre peraltro con bandiera ed equipaggio italiano e senza cambio di nome.

La *Giulio Cesare* alla data dell'armistizio dell'8 settembre rimase bloccata in porto venendo catturata dai tedeschi, che la utilizzarono per qualche viaggio a Fiume e Pola quale nave ospedale. Nella primavera 1944 assieme alla *Duilio* venne trasferita in disarmo con un numero ridotto di imbarcazioni dal porto Vittorio Emanuele III al vallone di Muggia, sempre nell'ambito del porto di Trieste, allontanata da zone abitate per motivi di sicurezza.

La *Duilio* fu colpita da bombe d'aereo il 10 giugno 1944 adagiandosi inclinata su un fianco sui bassi fondali, venendo recuperata nel 1948 per essere demolita nel Cantiere San Rocco presso Muggia, Trieste.

Il 24 agosto 1944 la *Giulio Cesare* fu danneggiata alla fonda a Trieste da attacco aereo del 16 Sdn SAAF, non avendo rilevato marche di Croce Rossa sullo scafo bianco. L'11 settembre la coppia *Duilio* e *Giulio Cesare* fu colpita da un altro attacco aereo rimanendo semiaffondata nel vallone di Muggia. La *Giulio Cesare* fu recuperata nel 1949 e successivamente demolita.

La *Saturnia* fu in varie occasioni in Inghilterra e compì inoltre viaggi a Cherbourg, spingendosi nel dicembre dello stesso anno sino a Marsiglia ed Orano, facendo cinque traversate atlantiche.

Poco prima del Natale 1944 rientrò a New York, ove passò il 17 gennaio 1945 alle dipendenze dell' "U.S. War Department", per essere adibita al servizio di nave ospedale per conto dell'U.S. Army. In questa occasione l'equipaggio ita-

liano passate le consegne ad uno americano sbarcò dalla nave. Sottoposta nuovamente a lavori di trasformazione e di adattamento al nuovo servizio sanitario presso New York, fu ribattezzata *Frances Y. Slanger*, in memoria della prima crocerossina delle ausiliarie dell'esercito americano caduta nella Seconda guerra mondiale sul fronte europeo, e la bandiera della marina mercantile italiana fu sostituita da quella a stelle e strisce.

La nave militarizzata, ma condotta da equipaggio civile, uscì dal cantiere nel giugno 1945 recando la tipica colorazione delle navi ospedale americane, completamente bianca e percorsa in tutta la lunghezza dello scafo da una fascia verde interrotta solo a metà nave da una grande croce rossa ed il fumaiolo, pure bianco, segnato lateralmente da croci rosse.

Lasciò New York nel luglio 1945 compiendo quattro missioni in Europa con scalo a Cherbourg, rimpatriando alcune migliaia di militari americani feriti sul fronte europeo. Nel novembre 1945 fece ritorno a New York per essere ancora una volta sottoposta, sempre per conto dell'U.S. Army, a lavori di trasformazione per il trasporto di personale civile. Con un ciclo di lavori a New York, durato un mese nel 1946, furono rimosse le attrezzature ospedaliere, portando la capacità di trasporto della nave a 1.400 posti, con sistemazioni principalmente in cameroni. Il nome di *Saturnia* fu ripristinato e sempre sotto bandiera americana la nave effettuò due viaggi transatlantici da New York a Southampton, portando a termine il servizio nel grande porto nordamericano il 27 aprile 1946.

La *Vulcania* alla fine delle ostilità si trovava a Venezia, da dove la nave non si era più mossa causa i danni subiti, e fra il maggio e luglio 1945 venne utilizzata come sede del comando delle truppe britanniche. Su richiesta degli Alleati il Ministero della Marina diede ordine di iniziare i lavori di riparazione a Venezia ed in luglio fu trasferita a Trieste assieme alla nave ospedale *Gradisca*.

Eseguiti a Trieste i lavori di ripristino più urgenti dal personale del Cantiere di Monfalcone, allora inagibile, la *Vulcania* si trasferì a Napoli, dove fu requisita dagli Alleati il 21 settembre 1945 nello stato in cui si trovava. Nel marzo 1946 fu noleggiata alla "American Export Line", facendo capolinea Napoli effettuando sei viaggi fra New York, Napoli ed Alessandria d'Egitto tra fine marzo e fine settembre di quell'anno per il rimpatrio di truppe e di "spose di guerra", sempre navigando sotto bandiera italiana e con il suo equipaggio italiano venendo infine restituita alla "U.S. Maritime Commission.

Il 1° novembre la *Vulcania* fu fermata nel porto di New York ed il 15 novembre fu riconsegnata al governo italiano rimanendo però in gestione dalla “American Export Line”, rientrando a Genova il 1° dicembre 1946. Il 19 novembre 1946 anche la *Saturnia* fu restituita dall’ “U.S. Maritime Commission” al governo italiano, tornando a battere il tricolore e facendo ritorno in patria, nel porto di Genova, il 14 dicembre successivo. Le due motonavi furono quindi restituite alla società armatrice.

Dopo sommari lavori, la *Vulcania* fu nuovamente requisita dal Ministero dell’Africa Italiana, per effettuare due viaggi in Africa Orientale. Il primo viaggio, al comando dello stesso capitano Gladulich, iniziò da Genova il 20 gennaio 1947 con destinazione il porto di Mombasa, Kenya, dove fu imbarcato un contingente di prigionieri di guerra italiani. Il secondo viaggio, iniziato il 16 marzo, sempre da Genova, portò la *Vulcania* a Mogadiscio, via Canale di Suez, per rimpatriare civili e militari dall’ex colonia somala.

Saturnia e *Vulcania* furono navi fortunate e andarono per mare per 38 e 44 anni, rispettivamente. Il 30 settembre 1965 la *Saturnia* dopo avere compiuto il 197° viaggio sul nord Atlantico venne avviata alla demolizione. La *Vulcania* acquistata dal gruppo Grimaldi-SIOSA fu ristrutturata quale nave da crociera ribattezzata *Caribia*, navigando fino al 1972, quando a seguito di un urto con un bassofondo a Cannes vicino alla costa il 22 settembre 1973 fu posta in disarmo e avviata alla demolizione.

LA MISSIONE SPECIALE IN A.O.I.

I missione

2 e 4 aprile 1942 partenza di *Saturnia* da Trieste e di *Vulcania* da Genova;
6 e 9 aprile 1942 partenza di *Duilio* e *Giulio Cesare* da Genova;
nell’itinerario di andata scalano São Vincente, Port Elizabeth;
5 maggio 1942 *Saturnia* e *Vulcania* raggiungono Berbera; a seguire 15 e 17 maggio 1942 *Giulio Cesare* e *Duilio*;
7÷13 e 8÷13 maggio 1942 *Vulcania* e *Saturnia* imbarcano a Berbera;
16÷23 e 17÷23 maggio 1942 *Giulio Cesare* e *Duilio* imbarcano a Berbera;
3 giugno 1942 nell’itinerario di ritorno *Duilio* scala Port Elizabeth e 18 giugno Las Palmas;

- 21 giugno 1942 *Saturnia* e *Vulcania*, 24 giugno 1942 *Duilio* e *Giulio Cesare* sbarcano a Napoli;
- 28 giugno 1942 le navi proseguono a Livorno e il 30 giugno e 1° luglio 1942 raggiungono Genova.

II missione

- 21 ottobre 1942 partenza delle quattro navi da Genova;
- le navi seguirono lo stesso itinerario scalando Las Palmas e Port Elizabeth;
- 19 novembre 1942 *Vulcania* imbarca a Berbera;
- 1° dicembre 1942 *Saturnia* e *Duilio* imbarcano a Berbera;
- 27 novembre ÷ 7 dicembre 1942 *Giulio Cesare* e *Duilio* imbarcano a Massaua;
- 5 gennaio 1943 navi sbarcano a Napoli;
- 12 gennaio 1943 le navi scalano Brindisi, quindi a Venezia e infine a Trieste.

III missione

- 22 maggio 1943 partenza delle quattro navi da Trieste;
- 30 giugno ÷ 4 luglio 1943 *Saturnia* imbarca a Mogadiscio;
- 13 luglio 1943 *Vulcania*, *Duilio* e *Giulio Cesare* imbarcano a Massaua;
- 11 agosto 1943 *Saturnia* e *Vulcania* sbarcano a Taranto portandosi infine a Trieste;
- 31 agosto 1943 *Duilio* e *Giulio Cesare* raggiungono Trieste.

BIBLIOGRAFIA

- DOBRILO, Dupuis, *La flotta bianca*, Mursia, Milano, 1978; pp. 159-186.
- ERTOLA, Emanuele, « Navi bianche. Il rimpatrio dei civili italiani dall’Africa orientale », *Passato e Presente*, 91 2014, p. 127-143.
- ERTOLA, Emanuele, *In terra d’Africa. Gli italiani che colonizzarono l’impero*, Bari-Roma, Laterza, 2017.
- MARTINES, Vincenzo, Il rimpatrio dei civili dall’Africa Orientale dopo la caduta dell’Impero. L’eroica missione delle quattro navi bianche, (www.ammiragliovincenzomartines.it).
- MASOTTI, Pier Marcello, «Il rimpatrio di donne, bambini, vecchi e invalidi italiani dall’Etiopia nel 1942-43», *Storia Contemporanea*, XVI, n. 3, giugno 1984, pp. 443-461.
- PANCRAZIO, Francesco, *Attraverso Oceani per una missione umanitaria (Appunti di un medico)*, Casa Ed. Nerbini Firenze, 1943.
- PASQUALINI, Maria Gabriella, «Il rimpatrio degli italiani dall’A.O.I.: le ‘Navi Bianche’», in Romain H. RAINERO e Antonello F. M. BIAGINI, *L’Italia in guerra: Il Terzo Anno - 1942*, Commissione Italiana di Storia Militare, Roma, 1993, pp. 155-182.
- RAINERO, Romain H., *Le navi bianche Profughi e rimpatriati dall’estero e dalle colonie dopo la Seconda guerra mondiale: una storia italiana dimenticata (1939-1991)*, Viddalba, Sedizioni Editore, 2015.
- VALENTI, Paolo, ZORINI Decio, *Saturnia e Vulcania*, in *Storia Militare*, N. 35, Parma, agosto 1996.
- VECCHI, Bernardo Valentino, *Navi Bianche. Missioni di pace in tempo di guerra*, Gastaldi Editore, Milano, 1963.
- ZAMORANI, Massimo, *Dalle navi bianche alla linea gotica. 1941-1944*, Mursia, Milano, 2011.

Documentazione navale



Associazione Marinara Aldebaran, A.M.A., Trieste:

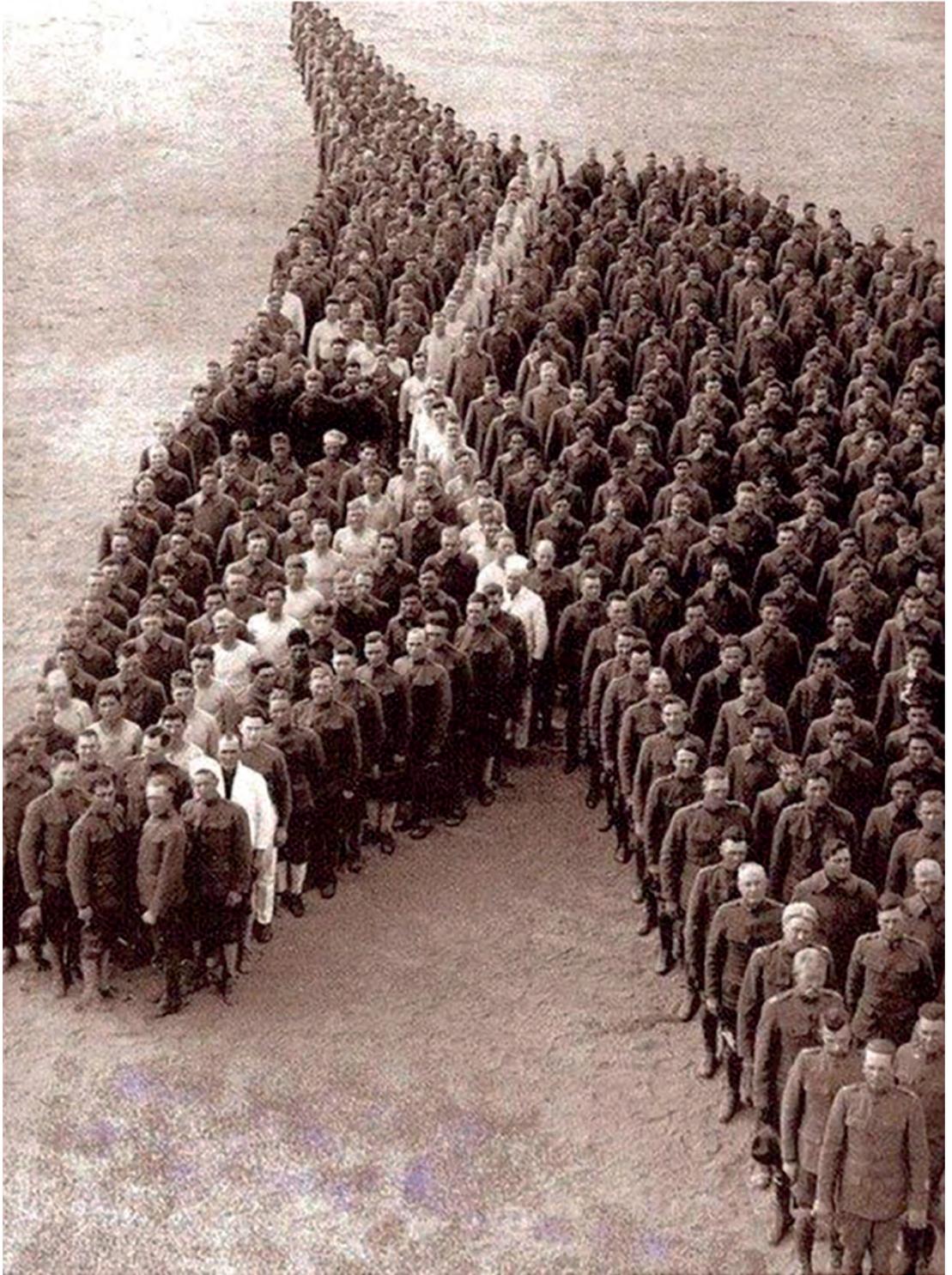
ELISEO Maurizio, *Saturnia e Vulcania Motonavi da Record*, Fondazione Fincantieri, Trieste, 2015.

VALENTI Paolo, *Le quattro sorelle*, Edizioni Luglio, Trieste, 2007.

VALENTI Paolo, *Le navi passeggeri italiane dal 1919 al 1982*, Quaderno A.M.A. N° 9/1 e 9/2, Trieste, 1983.

VALENTI Paolo *Navi di pace Le navi protette italiane*, Luglio Editore, Trieste, 2022.

Caratteristiche generali							
Nave	anno	stazza t.s.l.	passengeri	migranti	lung. m	larg. m	Società armatrice
<i>Giulio</i>	1922	21.658	2.340		193,2	23,3	N.G.I. ¹
<i>Cesare</i>	1938	24.221	640				L.T. ²
"	1942			2.154			
<i>Duilio</i>	1923	23.636	1.550		idem	idem	N.G.I.
"	1938	23.940	818				L.T.
"	1942			2.263			
<i>Saturnia</i>	1927	23.940	2.197		192,9	24,23	Cosulich ³
"	1936	24.470	1.313				Italia ⁴
"	1942			2.484			
<i>Vulcania</i>	1928	23.970	2.196		idem	idem	Cosulich
"	1936	24.469	1.311				Italia
"	1942			2.484			
Totale	1942	-	-	9.385	(9.545 con isolamento)		
¹) N.G.I., Navigazione Generale Italiana; ²) L.T., Lloyd Triestino (Il 9/05/1941 il Lloyd Triestino cambiò la ragione sociale in Linee Triestine per l'Oriente.); ³) Cosulich, Cosulich S.T.N.; ⁴) Italia, Società Italia di Navigazione S.A.							



650 Officers and Enlisted Men of Auxiliary Remount Depot N° 326 Camp Cody, N. M., In a Symbolic Head Pose of "The Devil", Saddle Horse ridden by Maj. Frank Brewer, remount commander / Photo by Almeron Newman, *Rear 115 N. Gold Ave., Deming, N.M.*.(1919)
Library of Congress Prints and Photographs Division Washington, D.C. 20540 USA

Storia Militare Contemporanea

Articoli / Articles

- *Oltre Enrico Rocchi. Cultura e storiografia dell'architettura militare per il XXI secolo*,
di PIERO CIMBOLLI SPAGNESI
- *L'Affaire Ullmo. La trahison de l'officier de marine Ullmo en 1908. Comme un écho déformé de l'Affaire Dreyfus*,
Par BERNARD HAUTECLOQUE
- *The Battle of the Lys. The Uncovered History*,
by JESSE PYLES
- *The Goennert Plot: An Attempted Entente-Sponsored Coup in Austro-Hungarian Tianjin and Shanghai in 1917*,
par MATHIEU GOTTELAND
- *Le Potenze vincitrici e il controllo del commercio di armi nei primi anni Venti. I limiti della cooperazione internazionale*,
di LORENZO FABRIZI
- *La città militare di Roma a La Cecchignola e i piani per la crescita industriale della Capitale nella prima metà del XX secolo*,
di CRISTINA VENTRELLI
- *The Shanghai Incident (1932). An Analysis Based on Some New Italian Sources*,
by ROCCO MARIA COLONNA
- *De la calle a la trinchera. El frente como escenario de lealtad y compromiso de la Guardia Civil en la Guerra Civil Española*,
por JAVIER CERVERA GIL
- *World War Two and Artillery*,
by JEREMY BLACK
- *Africa Settentrionale 1940-1941. Una rilettura della guerra nel deserto tra Jomini e Boyd*,
di BASILIO DI MARTINO
- *German Plans for an Invasion of Sweden in 1943: A Serious Endeavour?*,
by PAOLO POZZATO and MARTIN SAMUELS
- *Le navi bianche. L'evacuazione dei civili italiani dall'Africa Orientale*,
di DECIO ZORINI
- *SOSUS. I sistemi americani di sorveglianza idroacustica sottomarina sviluppati durante la guerra fredda*,
di MARIO ROMEO
- *Insurgencia y contrainsurgencia: la guerra de guerrillas de los cristeros y la estrategia para combatirla usada por el ejército mexicano (1926-1929)*,
por JUAN GONZÁLEZ MORFÍN
- *Tre lenti sul conflitto religioso messicano. Lo sguardo del British Foreign Office, de La Civiltà Cattolica e del mondo cattolico belga*,
di FEDERICO SESIA

Studi e Documenti

- *Operazioni aviotrasportate in Sicilia. Genesi ed effetti*,
di CARMELO BURGIO
- *Il codice etico delle Forze Armate russe nella guerra moderna e contemporanea*,
di NICOLA CRISTADORO
- *Battlefield Tour e Staff Ride. Concetto, Organizzazione e Condotta- Guida allo studio professionale delle operazioni militari*,
di LUGI P. SCOLLO

Recensioni / Reviews

- JEREMY BLACK, *Land Warfare Since 1860*
(di MATTEO MAZZIOTTI)
- MICHAEL M. OLSANSKY, *Militärisches Denken in der Schweiz im 20. Jahrhundert*
(di GIOVANNI PUNZO)
- FABIO MINI, *Le Regole della Guerra*.
(di MATTEO MAZZIOTTI)
- HENRI ORTHOLAN, *L'armée austro-hongroise 1867-1918*
(par TOTH FERENC)
- GERHARD ARTL *Ortigara 1917*.
(di PAOLO POZZATO)
- FILIPPO CAPPELLANO, *Dalla parte di Cadorna*.
(di PAOLO POZZATO)
- MICHAEL EPKENHANS ET AL., *Geheimdienst und Propaganda im Ersten Weltkrieg*.
(di GIOVANNI PUNZO)
- RICHARD VAN EMDEN, *Boy Soldiers of the Great War*
(by RÓBERT KÁROLY SZABÓ)
- LINO MARTINI, *Cronaca di un dissenso*. (di MARIO CARINI)
- ALBERTO MONTEVERDE, PAOLO POZZATO, *Camillo Bellieni ed Emilio Lussu*.
(di VIRGILIO ILARI)
- MASSIMO GUSO, *Italia e Giappone (1934-52)*
- JAMES PARRIS, *The Astrologer: How British Intelligence Plotted to Read Hitler's Mind*
(di GIOVANNI PUNZO)
- JOSEPH WHEELAN, *Bitter Peleliu*. (by JEREMY BLACK)
- MAURIZIO LO RE, *Il settimo mare* (di MARIO CONCIATORI)
- THOMAS VOGEL, *Der Zweite Weltkrieg in Italien 1943-45*
(by PASCAL OSWALD)
- PAOLO POZZATO - FRANCESCO TESSAROLO, *Guerriglia e controguerriglia tedesca*
(di GASTONE BRECCIA)
- JOHN NORRIS, *The Military History of the Bicycle*:
(di Riccardo CAPPELLI)
- LUGI SCOLLO, *Le Mitragliatrici dell'Esercito Italiano*.
(di VIRGILIO ILARI)
- CARMELO BURGIO, *I ragazzi del Tuscania*. (di PAOLO POZZATO)
- ALESSANDRO CECI (cur.), *Afghanistan*
(di VIRGILIO ILARI)
- *La Cina e il Mondo*.
(di ELEONORA ZIMEI)
- BASILIO DI MARTINO, *La Regia Aeronautica nel Dodecaneso*
(di VINCENZO GRIENTI)
- VINCENZO GRIENTI ET AL., *In Volo per la Vita*
- ROBERTO CHIARVETTO e MICHELE SOFFIANTINI, *A sud del Tropico del Cancro*. (di V. GRIENTI)
- SYLVAIN CHANTAL, *Turco*
- THOMAS BOGHARDT, *Covert Legions*: (di ILYA D'ANTONIO)
- *Storia dell'intelligence, rassegna bibliografica*
(a cura di GIUSEPPE PILI)