



Capo AGODI

Intervista di Valeria Isacchini
Gruppo ANMI Reggio Emilia



“E per quella volta siamo riusciti a scapolare” aggiunge capo Agodi, riguardo a un certo barcone di “naufraghi”. Naufraghi con mitra, però. Siamo nella sua casa di Castelnuovo Magra dove Mario Agodi conduce un’attivissima pensione, tra pittura, ricerche, attività ANMI, Facebook e blog. Capo Agodi è della classe 1916, si è fatto vent’anni nella Marina. Adesso, indossa con fresca tranquillità i suoi 94 anni. Aveva solo diciotto anni quando, nel 1934, decise di arruolarsi come allievo motorista navale, per poi chiedere di essere imbarcato sul *Toti*, dove rimase fino al 1939. Durante questi anni, partecipò alla guerra di Spagna, impegnato in tre missioni. Durante le estati del ‘37 e del ‘38 partecipò ai campeggi per sommergibilisti inviati a ri-ossigenarsi per liberare i polmoni dall’*“ariaccia fetente, lurida e puzzolente”* dei motori, tra i boschi dell’Appennino. I ricordi del Capo di 2^a Agodi sono lucidi, la voce è fresca, i contenuti franchi. Si ricorda perfettamente di quei mesi, e, veramente, la sua divertita espressione, durante l’intervista, è: *“Abbiamo squinternato i paesi dei dintorni”*.

Credo di avere una certa idea di cosa potessero combinare un centinaio di marinai squinzagliati tra Cerreto Alpi e Cerreto Laghi, paesini che negli anni Trenta magari necessitavano, a parere dei sommergibilisti, di una “scossettina di vita”. Meglio sorvolare su questo punto, e approfondire il servizio bellico. Nel 1940 è specializzato come timoniere orizzontale sui sommergibili tascabili CB. I tascabili erano stati progettati con scopo di sorveglianza costiera e antisommergibile. Una specializzazione preziosa in quel periodo anche su ben altre coste. Con la ripresa dell’offensiva tedesca in Russia nella primavera ‘42, si poneva il problema della conquista del porto di Sebastopoli in Crimea, spina nel fianco destro che impediva l’avanzata verso il prezioso Caucaso.

Venne condotto da terra un assedio con artiglierie con comprendevano pezzi micidiali (tra essi, il terribile cannone *Schwerer Gustav*, col gemello *Dora*, il più grande cannone ferroviario della storia moderna). Ma la città era rifornita via mare da convogli usciti dai porti orientali del Mar Nero. Per bloccare l’arrivo dei rifornimenti, a richiesta dell’ammiraglio Raeder, venne inviato un contingente di quattro MAS, sei CB, cinque motoscafi siluranti e sei barchini esplosivi, agli ordini del CF Mimbelli. Con particolari carrelli, il tutto venne spedito prima via terra, e poi in parte lungo il Danubio, fino a Costanza (era impossibile, data la neutralità della Turchia, transitare attraverso lo stretto dei Dardanelli). Da lì raggiunsero la loro base operativa di Yalta.

Agodi, sul CB 1, ricorda bene che il 17 giugno 1942 cercarono di entrare nel porto, ma vennero intercettati da motosiluranti che *“ci hanno fatto nuovi”*: vennero fatti segno di 17 bombe di profondità, riuscendo però a cavarsela. Le avarie vennero, quella volta, riparate alla meglio da Agodi. Nei giorni seguenti, 18 e 19 giugno, la faccenda andò peggio: CB1 e CB2 furono attaccati da russi che, su barconi che esibivano una vistosa bandiera bianca, avevano finto di essere naufraghi. All’avvicinarsi degli italiani, spuntò un mitra che fece fuoco sui CB; l’intervento di due MAS permise di sganciarsi. I due mezzi *“la scapolarono”*, e, dopo tre giorni e due notti di uscita, il mattino seguente rientrarono, sperando in un po’ di riposo; invece il porto era deserto a causa di un bombardamento appena verificatosi. I mezzi avrebbero dovuto essere presi in consegna dal personale di governo, ma, data la sua assenza, Agodi pensò giusto restare a bordo per i controlli di routine. Questione di minuti: l’improvviso rombo dei bombardieri per un ulteriore attacco, il balzo dietro un muretto, due ferite a una gamba, una scheggia che, per fortuna di rimbalzo, lo colpisce alla schiena. *“Ho usato la cintura per fermare l’emorragia”*. Poi il ricovero in un ospedale da campo tedesco in zona (*“uno stambugio di canne e gesso”*). Accanto a lui, agonizza il sottotenente di vascello Ettore Bisagno, già MAVM, a cui è stata amputata una gamba per le ferite in azione. Era su uno dei MAS intervenuti in soccorso poco prima. Non ce la farà, il venticinquenne Bisagno: spirerà il 21 giugno, e riceverà la Medaglia d’Oro alla memoria.

Agodi, invece, per il suo comportamento sotto il bombardamento, venne decorato con MBVM sul campo, con la seguente motivazione:

Capo motorista di sommergibile sottoposto a violento bombardamento subacqueo teneva contegno forte e sereno eseguendo con perizia tutte le manovre ordinate.
Al rientro della missione gravemente ferito durante un bombardamento aereo, incurante della ferita, si preoccupava soltanto della sorte dei suoi camerati ed esprimeva al Comandante il suo rammarico di non poter partecipare per lungo periodo alle missioni di guerra del sommergibile.
Bell’esempio di attaccamento al dovere e di virtù militari.”

Dall’ospedaletto, viene trasferito a Simferopoli, tra le cui macerie si riusciva a fare operare un ospedale a cui venivano trasportati feriti a migliaia da Sebastopoli, data l’acanita resistenza dei Russi, che per un mese tennero in scacco le forze tedesche, rumene, italiane dell’Asse, e che pagarono la loro ostinata difesa col totale annientamento della guarnigione. Il trasferimento fu esasperante: sei ore per percorrere 42 chilometri. E lì lo raggiunge la notizia che ai primi di luglio è nata sua figlia. Ma ce ne vorrà prima che riesca a vederla. Spostato di ospedale in ospedale, sempre in territorio tedesco, raggiunge infine Monaco, da cui riesce a essere rimpatriato in convalescenza. Ed è al suo rientro a La Spezia che sa di avere ricevuto sia la MBVM, sia la croce di ferro tedesca.



Il 2° capo motorista Mario Agodi in navigazione nel Mar Nero sul CB 1 (da Teucle Meneghini, Cento sommergibili non sono tornati, Roma, C.E.N., 1980)

Non è ancora completamente guarito quando chiede di essere nuovamente inviato al fronte. *“Non sopportavo tutti quegli imboscati”*, si irrita. Il fronte però se lo sceglie lui: vuole di nuovo il Mar Nero, la IV flottiglia MAS: altre 14 azioni, tra ‘42 e ‘43. Poi, la sua storia, dopo l’8 settembre, diventa sempre più complicata: gli equipaggi italiani in Mar Nero, minacciati dai tedeschi, protetti dai rumeni “padroni di casa”, passano mesi tra il rischio di campi di concentramento, false garanzie di rientro in patria, baracche in condivisione con prigionieri russi, alberghi di Bucarest... Poi, l’arrivo a Bordeaux, alla base sommergibili italiani Betasom, da lì, il rientro in Italia in missione, lo sbandamento; infine, il doveroso, faticosissimo rientro alla Spezia. Per presentarsi al Comando. Il sottufficiale addetto al centro di raccolta cominciò a fare storie:

“Gli ho puntato il dito contro: “Senta un po’: io sono stato in Mar Nero, sono ferito di guerra, medaglia sul campo, decine di missioni, spostato in tutta Europa, conosco tedeschi, rumeni, russi, polacchi, francesi...e lei, dov’era lei?”



“Appennino reggiano, fine anni ‘30: abbigliamento decisamente fuori ordinanza al campeggio sommergibilisti “Rosa dei Venti”. Agodi è il quarto da destra, in maglietta con lo stemma”



Il sommergibile CB2 nel golfo della Spezia (da Teucle Meneghini, Cento sommergibili non sono tornati, Roma, C.E.N., 1980)