



Settembre 2013

In questi ultimi anni, dopo che ho iniziato a scrivere dei romanzi sulle missioni di alcuni nostri sommergibili nella seconda guerra mondiale, ne ho conosciuti parecchi di sommergibilisti, tra questi Mario Rossetto, prima secondo ufficiale a bordo del *Tazzoli* di Carlo Fecia di Cosato e successivamente comandante in Atlantico del *Finzi*, uomo straordinario a cui devo molto, ma l'amicizia nata in maniera quasi spontanea con Giovanni Volpato è stata come un colpo di fulmine, un qualcosa difficile da descrivere, visti i quasi cinquant'anni d'età che ci separano. Ci siamo conosciuti grazie ad un'amica di sua figlia Paola, pittrice affermata, nonché donna dalla carica dinamica straordinaria, e già da subito abbiamo capito che tra noi ci sarebbe stato del feeling. Giovanni, classe 1922, è nato a Salzano (VE), ma posso dire tranquillamente che è anche un mio concittadino, visto che dal 1980 è titolare di un appartamento a Porto Santa Margherita, rione della Città di Caorle (VE). Quindi, quando abbiamo occasione di incontrarci, i nostri discorsi non possono che andare a ripercorrere il suo imbarco e le parecchie missioni di guerra effettuate

In missione con il Regio Sommergibile Luigi Torelli

Intervista a Giovanni Volpato

Vittorio Emanuele Dalla Bella
Vice Presidente del Gruppo di Castello di Brussa

con il Regio Sommergibile *Luigi Torelli*, uno dei 32 battelli italiani che parteciparono alla Battaglia dell'Atlantico a fianco dell'Alleato germanico. Ultimamente ho avuto occasione di averlo con me alcune volte a manifestazioni importanti; su tutte l'intitolazione del Circolo Ufficiali di Brindisi alla medaglia d'oro CF Primo Longobardo, uno dei suoi comandanti, uomo che ha lasciato in lui un ricordo di umanità e senso del dovere, principi ed insegnamenti che gli sono serviti nella sua formazione di uomo, marito e padre. Non è stato semplice riavvicinarlo alla Marina (l'intervista lo farà capire), viste le vicissitudini che dovette passare durante il conflitto, ma alla fine, con l'aiuto della sua famiglia ci siamo riusciti.

D.B.V.E - Quando è per quale motivo ti sei arruolato in marina?

VG - Nel 1939, grazie a un manifesto che vi di tornando a casa dal lavoro.

D.B.V.E - Che lavoro svolgevi?

VG - Facevo il meccanico, quindi scelsi di fare il motorista navale.

D.B.V.E - Cosa pensava la tua famiglia della tua scelta?

G.V - Mio padre non era contento, ma dovette cedere alla mia insistenza, anche

perchè le prospettive di un lavoro sicuro a terra non c'erano per niente.

D.B.V.E - Da quel momento la tua vita cambiava allora?

G.V - Certo che sì. Il mio corso sarebbe dovuto durare due anni, ma al rientro a Pola, dopo che avevo fatto parte del picchetto d'Onore al varo della corazzata *Roma*, seppi che eravamo entrati in guerra. I corsi furono interrotti e dopo avere superato una visita medica fui inviato a destinazione.

D.B.V.E - Dove precisamente?

G.V - Al Muggiano, destinato a bordo del Regio Sommergibile *Luigi Torelli*. Non so se fu il caso, ma con me c'erano anche i miei più cari amici compagni di corso. Vettorato, imbarcato sul *Baracca*, Villa nel *Bianchi* e Vigezzi nel *Malaspina*.

D.B.V.E - Hai mai più sentito questi amici?

G.V - Purtroppo no. Vettorato ho saputo che è affondato col *Baracca*, Villa sul *Marconi* e Vigezzi sul *Tarantini*. Erano dei cari ragazzi.

D.B.V.E - Cosa successe in quei mesi successivi alla dichiarazione di guerra?

G.V - Facemmo parecchie prove in mare per mettere a punto strumentazioni e altro, poi verso fine agosto arrivò l'ordine di missione. Avremmo dovuto oltrepassare Gibilterra e portarci in Atlantico per cercare di intercettare qualche convoglio nemico. Al termine dell'agguato, la nuova destinazione sarebbe stata Bordeaux, la nostra base in terra di Francia che sarebbe diventata un simbolo per noi sommergibilisti. "Betason", un nome che ancora oggi è presente nei miei ricordi nel bene e nel male. Ricordo che a comandare il battello c'era il CF Aldo Cocchia.

D.B.V.E - Come fu il passaggio di Gibilterra?

G.V - Tranquillo. Dovevamo passarlo in superficie di notte, ma a causa di un qualcosa che non ricordo lo passammo in immersione senza avere nessun contatto con il nemico.

Perlustrammo la zona a ridosso delle Azorre per diversi giorni avvistando alcune navi che non inseguimmo per la grande distanza, poi verso fine settembre dirigemmo verso la base che raggiungemmo il 5 di ottobre dopo oltre 30 giorni di mare.



D.B.V.E - Come si stava a Betason?

G.V - All'inizio non bene, visto l'allestimento degli alloggi ancora provvisorio. Con l'andar del tempo le cose migliorarono molto.

D.B.V.E - La prima vera missione atlantica come fu?

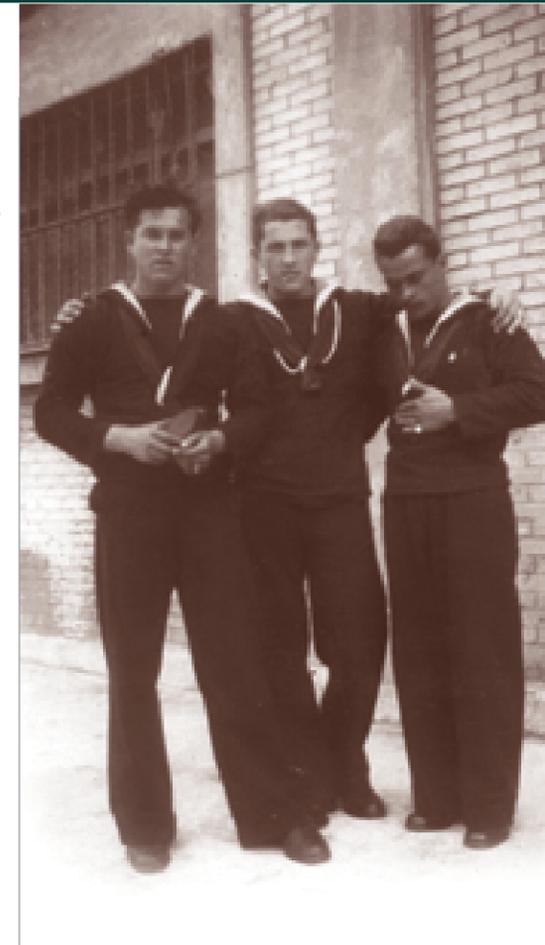
G.V - La prima la interrompemmo subito per alcuni problemi ai motori elettrici, ma la seguente fu un successo incredibile. Ricordo bene le figure del comandante Primo Longobardo e dell'ammiraglio Angelo Parona venuto a salutarci prima di partire. Longobardo era un uomo straordinario. Severo ma allo stesso tempo cordiale e di una affabilità unica. Agli occhi di noi ventenni era come un padre, visto che di anni ne aveva quaranta. Passava spesso nei locali per vedere se le cose andavano bene e molto spesso ci offriva delle sigarette.

Durante quella missione dimostrò le sue grandi capacità. Sapemmo poi che aveva effettuato una missione di guerra a bordo di un U-boot (1) e grazie a te ho saputo purtroppo che perse la vita a bordo del *Calvi* nel 1942.

C'è un attimo di sconforto da parte di entrambi.

D.B.V.E - Quale fu la vostra zona operativa in quella missione?

G.V - Ci era stata assegnata una zona o quadratino a ponente dell'Irlanda.



Nella foto sopra, Volpato, al centro, con gli amici Villa e Vigezzi

A sinistra, Primo Longobardo; e poi il *Torelli* mentre rientra a Betason con appese al periscopio le bandierine inerenti ai quattro piroscafi affondati

D.B.V.E - Compiste ancora altre missioni?

G.V - Certo che sì. Longobardo lasciò il posto al CC Antonio De Giacomo e con lui partecipai ad altre missioni coronate da successi ma anche da fatti drammatici come l'attacco subito da parte del CT *Wimy*.

D.B.V.E - Puoi raccontarcelo?

(Questo passaggio è tratto dall'opuscolo *Ricordi della mia vita*)

G.V - Stavamo con altri battelli inseguendo un convoglio. Una sera ci siamo buttati nella mischia, siamo passati sotto la scorta ed abbiamo lanciato due siluri contro alcune navi. Improvvisamente fischia la

(1) Era l'U-boot 99 comandato dal C.C. Otto Kretschmer. (D.B.V.E - Era l'U-boot 99, comandato dal C.C. Otto Kretschmer, che con 44 navi per oltre 270.000 tonnellate risulterà essere il primo affondatore della seconda guerra mondiale).

Giovanni Volpato, Vincenzo Longobardo ed il CV Vincenzo Rinaldi all'intitolazione del circolo ufficiali di Brindisi all'eroe maddalenino

rapida: siamo stati individuati. Il comandante ordina di portarsi a cento metri. Dopo pochi attimi ecco le prime esplosioni. Il sommergibile comincia a scuotersi in maniera disordinata. Nel frattempo il convoglio si allontana, ma le navi sono sempre sopra di noi. Grazie all'Asdic ci tengono in pugno. Per quasi tutta la notte sganciano bombe in continuazione, ma De Giacomo riesce ad allontanarsi.

La mattina del 22 settembre, pensando ad una pausa, visto che da alcune ore l'attacco era cessato, il comandante ordina l'emersione. L'immagine che gli si presenta al periscopio è drammatica. Le navi inglesi sono ancora lì, probabilmente tengono sotto caccia gli altri battelli del nostro gruppo. Ci avvistano e nuovamente viene dato l'ordine della rapida. Mentre siamo giù con le orecchie tese e il cuore sospeso, sentiamo le turbine che vanno avanti e indietro sopra di noi - ferma tutto - nessuno si muove. Ad un certo punto arriva la scarica. Non so quante bombe siano scoppiate vista la vicinanza. Il sommergibile sobbalza in maniera tremenda. Butto l'occhio sul manometro di profondità e vedo che stiamo scendendo paurosamente. Il battello è collaudato fino ad una profondità di cento metri...ma scende oltre.

Longobardo e Parona salutano l'equipaggio del *Torelli* prima della partenza per una missione di guerra. Volpato è il marinaio che sfiora il braccio destro di Longobardo

Centocinquanta... scendiamo ancora... centosettanta... scende ancora. Sembra che la sua corsa sia destinata al fondo dell'oceano. A centottanta metri si ferma. Cominciamo ad avere alcune infiltrazioni d'acqua in varie parti del battello e molte tubazioni dell'aria sono saltate. Dopo un rapido colloquio con gli ufficiali, il comandante decide di scaricare a mare del gasolio per far credere al nemico che ci ha affondati...ma niente. Le bombe continuano a scoppiarci attorno. Il terrore era ormai padrone di noi. Chi bestemmiava, chi piangeva... uno ha cominciato a gridare come un pazzo dirigendosi verso il deposito delle armi per togliersi la vita. A stento riusciamo a fermarlo. Nel frattempo anche l'ossigeno comincia a diminuire... si fa fatica a respirare, si suda e si ha freddo: il freddo della morte. Anche le batterie dei motori elettrici si stanno esaurendo e non c'è modo di ricaricarle se non si viene in superficie. Si cerca di usare lo stretto necessario. Senza corrente siamo spacciati. Il comandante ogni tanto girava per i locali cercando di tener su il morale, ma la gran parte dell'equipaggio era quasi assente. Sguardi vitrei e persi verso un destino che sembra ormai segnato. Le cose però sembrano mettersi al meglio. Da alcune ore non si sentono più né navi né esplosioni, quindi De Giacomo ordina l'emersione. Scruta attentamente la superficie facendo roteare il periscopio di 360°. La tensione è alta. Dall'interfono la sua voce esclama: orizzonte libero! Un hurrà collettivo ci ridà nuova carica.



Scaricate le sentine, sistemate le tubazioni e controllati i diesel, si rimette in moto, si caricano le batterie e lentamente si dirige verso Bordeaux.

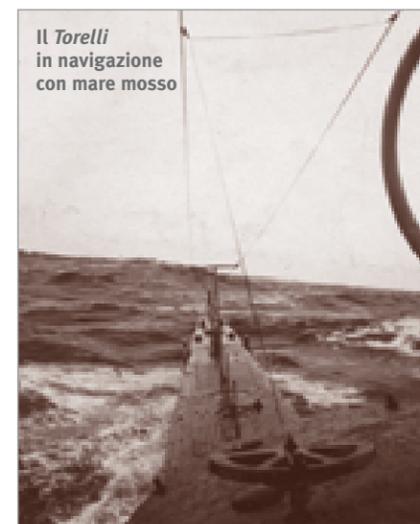
D.B.V.E - Per te comunque non è stata l'ultima vicissitudine. Te la senti di raccontare qualcosa riguardo all'attacco subito nel giugno del 1942?

(gli occhi di Giovanni diventano lucidi, noto che ha un groppo alla gola, aspettiamo quindi alcuni attimi)

G.V - Ricordare quei momenti terribili non è semplice. A distanza di settant'anni sono ancora presenti in me come fossero avvenuti ieri. Comunque vedrò di raccontarli in modo veloce.

Partimmo per una nuova missione verso i primi di giugno con un nuovo comandante, il TV Augusto Migliorini. Il quadratino assegnatoci era presso San Salvador, alle isole Bahamas, quindi nel Golfo dei Caraibi, un tratto di mare che si era rivelato assai prolifico verso il traffico mercantile isolato. I nostri successi nelle missioni precedenti e quelli in particolare del *Da Vinci*, *Tazzoli* e

Morosini avevano indotto quindi Betasom a cambiare tattica. Non più caccia ai convogli ormai troppo protetti sia dal mare che dal cielo, ma alle navi isolate. Mentre eravamo ancora nel golfo di Biscaglia, subimmo verso le 02,00 un attacco da parte di un Wellington (2) che ci colpì alla torretta in maniera letale tanto che il comandante decise di interrompere la missione e dirigere verso la base. Costeggiammo la costa spagnola, ma senza la madre bussola danneggiata dall'attacco non potevamo navigare sicuri. Nel frattempo si alzò una nebbia che accorciò la visibilità a pochi metri. Un susulto improvviso fece sobbalzare il sommergibile tanto forte che caddi dalla mia branda sui paglioli. Mi precipitai in coperta



per vedere cosa era successo e mi trovai davanti una montagna. Ci eravamo incagliati. Tentammo in tutti i modi di disincagliare il battello ma non c'era nulla da fare; se fosse arrivato nuovamente un aereo per noi sarebbe stata la fine. Il caso volle che un peschereccio ci avvicinasse e dopo un breve colloquio tra i comandanti, due nostri ufficiali vi salirono a bordo per cercare aiuto a terra. Arrivarono un rimorchiatore ed un motoveliero e con il massimo della marea, aiutato dagli spagnoli il *Torelli* fu disincagliato. Prontamente ci dirigemmo in porto ad Aviles per riparare il battello. E curioso il fatto che fossimo stati ormeggiati vicino ad una fermata del Tram, quindi fummo osservati e spiati sia da inglesi e americani che potevano girare liberamente,

(2) Sarà il primo attacco aereo notturno subito da un nostro battello.

vista la neutralità della Spagna. Dovevamo quindi andarcene al più presto, altrimenti saremmo stati internati fino alla fine della guerra in base ai trattati internazionali. Una notte ci vennero a svegliare a bordo del piroscafo dove alloggiavamo. Il comandante ci radunò in coperta e ci relazionò molto velocemente quello che era accaduto in quei cinque giorni. Dovevamo andarcene in fretta. Betasom aveva preso accordi con le Autorità spagnole per farci partire. Una volta in mare avremmo trovato una piccola scorta aeronavale che ci avrebbe accompagnato. Verso l'una di notte molliamo gli ormeggi e lentamente ci dirigiamo verso l'uscita del porto consapevoli del fatto che non potendo immergerci saremo stati vulnerabili in caso di attacco. La notte era stellata e c'era scuro di luna. Migliorini ci ordinò di rimanere in coperta con i salvagenti addosso pronti a qualsiasi evenienza. Della scorta però nemmeno l'ombra. Arriva l'alba ed ancora niente; avevamo capito che dovevamo aringarci. Verso le 08,00 viene dato l'allarme aereo. Sono due Sunderland che si preparano ad attaccarci nuovamente. Comincio a capire che probabilmente le Autorità spagnole sono state convinte dagli inglesi a non inviarmi la scorta per poterci attaccare. Gli aerei si buttano in picchiata sganciando bombe e mitragliandoci. Giro assieme agli altri marinai attorno alla torretta per ripararmi da quelle micidiali sventagliate di morte, quando di colpo mi trovo scaraventato in acqua, non so se dall'aria o dall'acqua stessa. Cerco in qualche modo di venire in superficie ed a fatica ci riesco. Mi guardo intorno e vedo un'immagine tragica. Un nugolo di teste in superficie che tentano in tutti i modi di tenersi a galla. Il sommergibile era poco lontano ma molto sbandato. La sensazione era che stesse per affondare. Sulla falsatorre scorgevo due sagome; erano probabilmente Migliorini ed il pilota marittimo salito a bordo per accompagnarci durante la navigazione costiera. Li vidi scendere e cominciare a buttare a mare di tutto per cercare di recuperare i naufraghi. Arrivarono come d'incanto due aerei tedeschi che ingaggiarono un combattimento con i due Sunderland. Uno lo vidi precipitare, l'altro probabilmente si diede alla fuga. Con altri sette compagni, non feriti ed in buone condizioni fisiche, cercammo nuotando di portarci verso la costa, visto che la forte corrente ci stava portando al largo, quindi

verso una morte certa. Vedevamo il sommergibile ancora più inclinato che stava recuperando buona parte delle persone che erano cadute in mare. Decidemmo di fermarci per non sprecare energie ed aspettare che venissero a trarci a bordo anche noi. Ho ancora nelle orecchie la voce che gridava "aiutooooo". Io gli dicevo: "Cascone" (era il cognome del marinaio) non sprecare fiato, tanto ormai non ci sentono più.

Purtroppo fu così. Il sommergibile stava dirigendo lentamente verso la costa. Ora non ci restava altro da fare che un po' di movimento per rimanere a galla sperando che il buon Dio ci mandasse qualcuno a salvarci. Parecchie ore erano già trascorse, sette o forse otto, ed eravamo ancora lì. Molti furono i pensieri che mi passarono per la mente in quei momenti. Mi rivolsi alla Madonna ed a Sant'Antonio da Padova a cui ero molto devoto chiedendogli la grazia. Dissi anche che se fossi riuscito a tornare a casa, formare una famiglia ed avere dei figli, avrei detto loro di fare i bravi se non li avrei mandati in marina!

Ad un certo punto, ormai stremato, mi sembrò di vedere delle barche...poi più nulla. Quando mi svegliai mi stavano schiaffeggiando. Girai lo sguardo attorno e vidi che eravamo tutti. Ci abbracciammo in lacrime di gioia per la contentezza. Non impiegammo molto tempo per arrivare a terra. Scendemmo ed entrammo nella modesta abitazione dei pescatori spagnoli che ci avevano salvati. Ricordo ancora il pavimento di terra ed i pochi mobili vecchi e squalciti. Ci trovavamo ad una quindicina di chilometri da Santander; ci offrirono una tazza di latte e ci diedero una coperta.

Dopo un paio d'ore arrivò un'ambulanza che ci portò a Santander, precisamente all'Albergo Concession. Facemmo un bagno caldo, ma subito mi venne la febbre che non mi abbandonò per diversi mesi.

Da quel momento dei miei commilitoni non seppi più nulla.

Non so, visti i tanti anni trascorsi, se qualcuno di loro è ancora vivo, ma se così fosse, spero di poterlo incontrare.

D.B.V.E - Grazie Giovanni per aver raccontato la tua storia. La tua testimonianza non potrà che arricchirci ulteriormente e a farci capire quanti siano stati gli atti di Eroi che compirono i nostri marinai nella seconda guerra mondiale.

