

Mesagne unita da un filo sottile della memoria con Porto Cesareo.
L’AFFONDAMENTO DEL SOMMERGIBILE PIER CAPPONI
Canale di Sicilia, 31 Marzo 1941.

SIAMO FIERI DI VOI.

Enzo Poci

Società di Storia Patria per la Puglia

Facciamo nostra e volgiamo al plurale una frase utilizzata dall’Ammiraglio Pagnottella, Presidente Nazionale ANMI, nel suo editoriale del mensile n. 3 della *Rivista del Sodalizio* del marzo di quest’anno, dedicato ai sommergibilisti, alle loro gesta ed alle loro imbarcazioni, quelle che «il grande giornalista e corrispondente Dino Buzzati, imbarcato spesso in missioni di guerra, definì “nere balene di ferro, che spuntano a prendere aria ogni ventiquattr’ore, tubo meraviglioso che porta uomini vivi nelle profondità del mare, santuario di eroismi lunghi e pazienti”».

SIAMO FIERI DI VOI, Maresciallo di Prima Classe Pasquale Ammirati, sposato a Mesagne, dove tuo figlio *Ciro* risiede. *SIAMO FIERI DI VOI*, Marò Luigi De Donno di Porto Cesareo: ambedue morti tragicamente il 31 marzo 1941, insieme con tutto l’equipaggio del sommergibile Pier Capponi, colpito da due dei cinque siluri lanciati dal sommergibile britannico HMS Rorqual.

Pasquale Ammirati, Lino, nasce il 3 marzo 1912 a Torre Annunziata (dichiarato all’anagrafe il 5 marzo 1912), ma risiede a Pola, allora città italiana, primo di cinque figli. Il 2 agosto 1929 viene arruolato volontario nel C.R.E.M. dal Comando della Difesa M.M. di Venezia in qualità di allievo meccanico.

Alterna la frequenza della scuola Marimeccanica di Venezia con l’imbarco sulle Regie Navi Intrepido, Bassini e Ricasoli. Frequenta la Mariscuola di Pola, alternandola con l’imbarco su diverse unità, sulle torpediniere Indomito e Nievo e sul cacciatorpediniere Freccia. È trasferito poi ai sommergibili Tembien, Macallè, Ametista, Onice, nuovamente sul Tembien, e finalmente sul Pier Capponi con la qualifica di Maresciallo di 1° Classe Capo motorista. Una grave responsabilità, poiché i natanti di quei tempi erano frequentemente soggetti a guasti di una certa importanza, che causavano ingenui affondamenti, se non vi era esperienza. In questo vascello incontra i suoi validi collaboratori Toson, Breanza e Del Re. Il 16 aprile 1939, tra un imbarco e l’altro, sposa la bella e gentile Gina Verardi di Mesagne. Dopo essere stato a frequentare nuovamente, per l’avanzamento di carriera, la Mariscuola di Pola dal 18 febbraio 1939 al 5 gennaio 1940, il 6 gennaio dello stesso anno risulta imbarcato nel sommergibile Pier Capponi (classe Mamelì), comandato dal capitano di corvetta Romeo Romei e si trova coinvolto nella seconda guerra mondiale, l’inferno atroce e criminale nel quale il governo italiano ha trascinato il suo paese.



Figura in alto: il maresciallo Pasquale Ammirati (a destra) con un collega sottufficiale.

Figura a sinistra: il matrimonio Ammirati-Verardi, 16 aprile 1939.



Lo stato maggiore e l'equipaggio del sommergibile Pier Capponi con il Maresciallo di 1° Classe Pasquale Ammirati (Cerchietto nero) ed il Marò Luigi De Donno di Porto Cesareo (cerchietto bianco).

Questi i riconoscimenti attribuiti al maresciallo Pasquale Ammirati.

04.4.1939 - Ministero della Marina, Ammirati Pasquale è autorizzato a fregiarsi della Medaglia commemorativa delle operazioni in Africa Orientale.

07.11.1941 - Ministero della Marina, S.M. il Re Imperatore conferisce la Croce di Guerra al Valore Militare al Maresciallo Capo Motorista Pasquale Ammirati che imbarcato su un sommergibile, in una ardita azione di guerra, attaccava in superficie, una formazione navale composta di una nave portaerei, due navi da battaglia, diversi incrociatori e cacciatorpediniere e colpiva con due siluri una grossa nave e con un terzo siluro probabilmente un'altra unità, dimostrava calma e sprezzo del pericolo. Canale di Sicilia, notte del 10.11.40.

15.11.1942 - Ministero della Marina, Pasquale Ammirati, matr. 23955 (alla memoria) è autorizzato a fregiarsi del distintivo d'onore per personale imbarcato sui sommergibili.

04.06.1946 - Regia Marina Italiana, il Ministro della Marina, avuta delega da S.A.R. il Luogotenente Generale del Regno ha conferito al «Disperso» Capo Meccanico m. 23955 Pasquale AMMIRATI di Ciro la Croce al Merito di Guerra: «Imbarcato su sommergibile prendeva parte ad aspre missioni di guerra. Scompariva combattendo sul mare per la grandezza della Patria». Acque del Mediterraneo, 12.4.1941.

Evidente la discordanza delle date, in effetti il sommergibile operava in azioni belliche in aprile 1941, come dichiarato nell'ultima benemerenda, mentre ufficialmente era dichiarato disperso il 31 marzo 1941.

Luigi De Donno, marinaio, un altro salentino nell'equipaggio del sommergibile Pier Capponi, viene citato in tante occasioni dalla letteratura corrente che racconta le avventure del Pier Capponi. Egli copriva un ruolo importante quale attendente del comandante, il capitano di corvetta Romeo Romei, ed era sempre al suo fianco. Svolgeva anche il compito di vedetta. Pietro Caporilli, giornalista e scrittore, il quale come corrispondente di guerra ha avuto modo di viaggiare nel sommergibile di cui stiamo parlando, racconta a pag. 187 del suo diario *Noi della ciurma*, edizione 1944: «In torretta restiamo io, il comandante Romei, l'ufficiale di rotta Fiaschi e il marinaio di vedetta De Donno». «Fu la notte del 22 giugno...», il comandante Romei ricorda a pag. 102: «Appena fuori balzo in torretta insieme al secondo e alla vedetta... D'improvviso la mano della vedetta mi tocca il braccio e indica sulla destra». A pag. 195, di nuovo il giornalista: «Mentre Romei mi racconta l'avventurosa vicenda, il personale della camera di manovra e degli altri locali che ci sbirciavano di sottocchio, sorridevano di compiacenza al ricordo delle gesta di cui sentivano tutta la fierezza per avervi partecipato con eguale entusiasmo e spirito di abnegazione. L'ordinanza De Donno ci servì il caffè e poi la narrazione riprese».

Nella fase di emersione De Donno è colui che apre il portello del sommergibile ed è il primo a salire in coperta, ed in fase di immersione è l'ultimo a chiudere il portello e a scendere giù. Ma è anche importante la sua funzione di vedetta che con il binocolo cerca in lontananza la presenza di navi nemiche: «La vedetta De Donno, che è anche l'ordinanza di Romei, fora l'oscurità di poppa abbrancato al paraonde e sembra un dio della tempesta» (Caporilli, *op. cit.*, pag. 262).



Luigi De Donno

Luigi De Donno, Gigi, nasce il 14 giugno 1919 ad Aradeo, un paese del Salento in provincia di Lecce. I suoi genitori sono Giovanni e Giustizieri Rosolina. La sua famiglia si trasferisce ben presto a Porto Cesareo, dove Gigi fin da piccolo svolge l'attività di pescatore. Un suo amico sottolinea «sapeva nuotare come un pesce», perché in quel tempo non tutti i pescatori sapevano nuotare. Al momento dell'arruolamento era alto un metro e cinquantasette centimetri, aveva i capelli castani, lisci, gli occhi castani, il colorito roseo, la dentatura sana, e proprio per questa ragione era destinato ai sommergibili. Il foglio matricolare, per mancanza di documentazione, non parla della sua attività di navigazione. La scritta sul berretto, rilevata da una foto conservata nella sede dell'Associazione Marinai di Porto Cesareo, ci dice che egli è stato imbarcato sul sommergibile Smeraldo, prima di trasferirsi nel sommergibile Pier Capponi.



Il 6 luglio 1938 è arruolato con la leva del 1919, e giunge alle armi il 16 aprile 1939, classificato Marò S.M. Diventa Marinaio comune di 1° classe il 1 febbraio 1940 e, dopo il decesso, dall'1 maggio 1941 Sottonocchiere «alla memoria». Il foglio matricolare ci informa: scomparso il giorno 12 aprile 1941 (invero il 31 marzo 1941, poiché il Pier Capponi è affondato in questa data) ed il 13 luglio 1941 è dichiarato irreperibile. Solo a guerra finita si è saputo che il sommergibile Pier Capponi, salpato alle ore 11.00 del 31 marzo 1941 da Messina, diretto a La Spezia per riparare i gravi danni subiti o destinato alla demolizione, nel caso non si potesse, qualche ora dopo la partenza era stato raggiunto a sud di Stromboli dai siluri lanciati dal sommergibile Rorqual, che operava nella zona come posamine, ed era scomparso polverizzato dall'esplosione, senza lasciare tracce dei rottami e dei morti.

Il foglio matricolare del Marò De Donno recita: «Si considera scomparso in mare in seguito all'affondamento del Sommergibile Pier Capponi e pertanto è da ritenersi nullo a tutti gli effetti il verbale di irreperibilità Giusto Prot. 6207924/A dell'8.5.1954 di Mp. Roma».

Gli fu conferito il distintivo d'onore «alla memoria» di sommergibilista e gli fu riconosciuta anche la Croce di Guerra al Valor Militare: «Imbarcato su un sommergibile in una ardita azione di guerra nella quale l'unità attaccava in superficie una formazione navale composta

di una nave portaerei, due navi da battaglia e diversi incrociatori e cacciatorpediniere e colpiva con due siluri una grossa nave e con un terzo siluro probabilmente un'altra unità, dimostrava calma e sprezzo dal pericolo». Canale di Sicilia, notte sul 10.11.40, XIX.



**Capitano di Corvetta Romeo Romei,
Castelnuovo (Cattaro), 14 agosto 1904 –
Canale di Sicilia, 31 marzo 1941.**



***Medaglia d'Oro al Valor Militare
alla Memoria.***

Comandante di sommergibile si distingueva sin dall'inizio del conflitto per perizia e valore. All'agguato in prossimità di importante base avversaria, attaccato di giorno da unità leggere di superficie, riusciva con insigne bravura a sfuggire alla caccia, nonostante le notevoli avarie che avevano menomato sensibilmente le possibilità di manovra della sua unità. Con coraggiosa determinazione e sicuro intuito manteneva ancora l'agguato nella zona e poteva così avvistare, in ore notturne, grossa formazione navale avversaria composta di una portaerei, di due navi da battaglia e di vari incrociatori e Ct. Precorrendo le teorie di impiego, successivamente adottate dai sommergibili, conduceva risolutamente in superficie l'attacco alla formazione e, pur di raggiungere il suo audace intento, non esitava ad impiegare un motore termico in parziale avaria che, con il rilevante fumo di scarico, avrebbe potuto rivelare la sua presenza al nemico. Portato a fondo l'attacco, colpiva con due siluri una corazzata avversaria e con un terzo probabilmente un'altra unità, prendendo l'immersione soltanto dopo aver constatato l'avvenuto scoppio delle armi. Nel corso di successiva missione scompariva in mare con la propria unità. Esempio di sereno ardimento, di eccezionale tempra di combattente e di elevate virtù militari. Canale di Sicilia, notte sul 10 novembre 1940, Basso Tirreno, 31 marzo 1941.

Il Regio Sommergibile Pier Capponi partecipa a diverse missioni di guerra...



Il capitano di corvetta Romeo Romei con il tenente Stea.

L'unità affonda alcune navi nemiche e attacca altri convogli navali. Subisce diverse avarie dovute ai colpi di cannone, di mitraglie ed ai siluri ricevuti, ma la grande perizia del comandante Romei riesce sempre a riportare il vecchio chiodo con tutto l'equipaggio sotto il faro di Messina. L'ultima volta è costretto ad abbandonare la sua missione perché il battello non è più in grado di immergersi e ritorna a Messina navigando in superficie. Il sommergibile necessita di riparazioni che possono essere eseguite solamente nei cantieri navali di La Spezia. Nel caso vi siano difficoltà circa il suo recupero, sarà demolito. Come racconta **Ciro Ammirati**, il figlio del maresciallo **Lino**: «Da Supermarina di Roma fu deciso di far scendere a Messina circa metà dell'equipaggio. Tra questi vi era mio padre. All'ultimo momento subentrarono difficoltà meccaniche, i collaboratori di mio padre non riuscivano ad avviare i motori termici del sommergibile e per evitare futuri problemi, mio padre venne invitato ad imbarcarsi nuovamente con destinazione La Spezia.



Il ritorno da una missione...

Sarà il suo ultimo viaggio! Mia madre era presente a Messina con me in braccio di appena nove mesi per abbracciare il marito. Il sommergibile **Pier Capponi** con mio padre a bordo, inizia così il suo viaggio verso La Spezia navigando in superficie e con equipaggio ridotto. Il capitano **Romei** doveva segnalare il passaggio alle varie Capitanerie durante il percorso, ma l'ultimo segnale partiva dal largo del golfo di Napoli o meglio nelle vicinanze dello Stromboli. Da allora si persero definitivamente le tracce del sommergibile e a nulla valsero le immediate ricerche effettuate da un aereo e da alcune corvette che navigavano in quelle acque, immediatamente accorse, appena dato l'allarme, sulla presunta rotta che il sommergibile avrebbe dovuto seguire.

Sono state fatte diverse ipotesi sulla sua scomparsa. Affondamento ad opera di un sommergibile? In tal caso si sarebbero viste tracce di nafta e residui dello scoppio, ma la superficie del mare setacciata per giorni non mostrava alcun segno sospetto. L'equipaggio fatto prigioniero e quindi portato via con tutto il sommergibile?

Questa ipotesi è stata avallata per diverso tempo da suore e missionari che si trovavano nel Sudan Anglo-Egiziano. Questa notizia per molto tempo alimentò la speranza dei familiari. Le sorti di mio padre, come quelle dell'intero equipaggio, erano ancora legate ad ipotesi». **Ciro Ammirati** conclude il suo mesto racconto, «Un giorno, come un fulmine a ciel sereno, vengo messo a conoscenza da una zia di Venezia che il sommergibile **Pier Capponi** era stato affondato nei pressi delle isole vulcaniche dello Stromboli dal sommergibile inglese **Rorqual** che navigava in quelle acque».



(Foto Nassigh tratta dalla Rivista Italiana Difesa n° 5 - maggio 1993
L'impiego dei sommergibili italiani nella 2a G M di Riccardo Nassigh)

sommergibile **Pier Capponi**

La notizia compare finalmente nel diario di guerra *Battle for the Mediterranean*, scritto nel 1964 da **Donald Macintyre** (1904-1981), ufficiale e pilota della Marina di Sua Maestà, un veterano nella caccia agli U Boot tedeschi nella Battaglia dell'Atlantico ed uno storico puntuale delle guerre marittime. *La Battaglia del Mediterraneo* è il titolo con il quale il saggio arriva in Italia l'anno successivo.

Per quasi due decenni dopo la sua scomparsa nulla si è saputo o è trapelato in merito. Per molti anni né la vedova **Ammirati**, né i restanti familiari di quanti erano imbarcati sul **Pier Capponi**, nemmeno i marinai lasciati a Messina, furono a conoscenza dell'affondamento del sommergibile centrato dai siluri lanciati dal **Rorqual**. Il 31 maggio 1959, nella Cripta di Magnanapoli, a Roma, si era tenuta una cerimonia commemorativa in onore dei sommergibilisti caduti durante l'ultimo conflitto, ma dedicata soprattutto al **Pier Capponi**, presenti le più alte cariche della Marina

Militare Italiana, gli Ammiragli **Cavagnari**, **Pelosi**, **Lorenzini** e diversi altri ufficiali. Anche **Ciro Ammirati** e molti altri familiari, compresa la vedova e la figlia del comandante **Romei**, presenziarono all'evento, che fu riportato dal *Marinai d'Italia*, il periodico dell'Associazione Nazionale Marinai d'Italia, n. 6, anno III, giugno 1959, pag. 5.



Nel corso di questa cerimonia commovente il cappellano militare e gli ufficiali avevano evocato le gesta e l'eroicità di quanti erano imbarcati sul Pier Capponi, parlando di un sommergibile che era stato dichiarato disperso, scomparso in mare, ma senza fare alcuna menzione circa il siluramento da parte del Rorqual, un sommergibile posamine impegnato nella difesa delle acque di Malta, comandato dall'ufficiale Ronald Dewhurst.

Molti anni erano trascorsi dalla fine del conflitto e l'informativa che segue, con molta probabilità recepita dallo Stato Maggiore della Marina Militare italiana nel 1947 e rimasta riservata per oltre un decennio, avrebbe risparmiato tante ipotesi o le attese vane sul destino dell'equipaggio, sebbene oramai in tutti i familiari fosse maturata la rassegnazione per la perdita dei loro cari che con estremo sacrificio avevano dato la vita per la loro Patria.

31 Marzo 1941



Il comandante Ronald Hugh Dewhurst, 1905-1990.

L'HMS Rorqual (Com. R. H. Dewhurst, DSO, RN) ha silurato ed affondato il sommergibile italiano **Pier Capponi** (770 tonnellate, costruito nel 1929) a sud di Stromboli, Italia, in posizione 38°32N, 15°19'E. Il sommergibile era salpato da Messina diretto a La Spezia, nessun sopravvissuto, cinque ufficiali e trentatré sottufficiali perduti.

(All times are zone -2)

1337 hours - In position 38°32N, 15°19'E heard HE bearing 140.

1339 hours - Sighted something on the horizon. This was later seen to be an Italian submarine. Started attack.

1402 hours - Fired 5 torpedoes from 1000 yards. Two hits were obtained and the submarine sank rapidly.

ADM 199/1878. La numerazione ADM indica i documenti custoditi presso gli Archivi Nazionali Britannici di Kew, Londra. (Traduzione in calce alle note biografiche).



Posizione operativa del sommergibile britannico Rorqual nel Mare di Sicilia durante la sua decima missione di pattugliamento nel Mediterraneo (Malta, 22 marzo - Malta, 4 aprile 1941). In azzurro sono segnalate due operazioni di posamine il 15 ed il 16 marzo 1941; in rosso l'affondamento della nave cargo italiana Laura Corrado (29.03.1941) e del Smg. Pier Capponi (31.03.1941), con le posizioni specifiche.



Nei giorni più alti dell'Assedio di Malta (1940-1942) i sommergibili britannici furono chiamati a traghettare i rifornimenti come il carburante per gli aerei o le altre risorse vitali. L'impiego in queste operazioni dei sommergibili più grandi, quali l'HMS Rorqual, prese il nome di *Tappeto Magico*.

La loro Flottiglia non superò mai il numero di 12 sommergibili, ma tra il mese di gennaio 1941 e il mese di dicembre 1942 questa piccola forza affondò 412.575 tonnellate di naviglio dell'Asse.





L'impegno dei nostri sommergibili fu intenso, ma non abbiamo avuto molta fortuna nei mari. Dall'entrata italiana nel conflitto fino all'armistizio ottantasette nostri sommergibili furono affondati o distrutti e quasi cinquemila tra ufficiali, sottufficiali e marinai scomparvero. Le unità italiane iniziarono la loro operazioni belliche effettuando missioni di agguato secondo le disposizioni d'impiego ricevute da Supermarina.

Noi della Ciurma, di Pietro Caporilli, è una monografia tra le più interessanti, perché approfondisce il grande impegno dei sommergibili della Regia Marina durante la seconda guerra mondiale. Racconteremo le vicende del Pier Capponi con le parole del giornalista, arricchite con le memorie da questi ricevute dal capitano Romei, e con le altre fonti menzionate nelle note bibliografiche.

«Il Pier Capponi effettua nove uscite operative. Sei missioni esplorative e offensive in Mediterraneo. Tre uscite per esercitazioni o trasferimento» (Capone). Il suo comandante Romeo Romei era un mito tra i sommergibilisti. «Italiano di Dalmazia, alto, robusto, espressione decisa [...] aveva già al suo attivo l'affondamento a colpi di cannone di un piroscafo armato, l'affondamento di un sommergibile, l'attacco a una intera formazione navale inglese e una rocambolesca incursione sotto Malta, dinanzi al Porto di La Valletta. Un vero corsaro degli abissi che scriverà ancora, come vedremo, pagine superbe di ardimento e di gloria» (Caporilli, *op. cit.*, p. 182).

Nella notte del 22 giugno 1940 alle ore 0.35 circa, su una rotta che dalla Tunisia conduce a Malta, zona di controllo del Pier Capponi, situata tra Pantelleria e la costa tunisina, affonda con due siluri e con il cannone il piroscafo svedese Helge, noleggiato dalla Marina britannica. Il comandante Romei ricorda: «Dopo sedici ore d'immersione, su e giù per gli abissi ordino: a quota periscopica. Quanto manca al tramonto? [...] Il disco rosso del sole s'era appena calato [...] quando finalmente annotta ordino l'emersione. Appena fuori balzo in torretta insieme al secondo e alla vedetta e scrutiamo attentamente all'ingiro con i binocoli. Niente! Passa un'ora. [...] d'improvviso la mano della vedetta mi tocca il braccio e indica sulla destra. [...] ordino a Mariani di sparare un colpo di avvertimento alla nave nemica». Il piroscafo aumenta la velocità senza arrestarsi. Viene raggiunto e colpito da un siluro del Capponi. Il comandante continua: «... un'esplosione paurosa rintrona nel silenzio notturno, uno schianto terribile e un'alta colonna d'acqua si alza contro i fianchi del piroscafo colpito a morte. Assistei allora ad un terrificante spettacolo.

La nave nemica - certo carica di esplosivi - si spezza letteralmente in due, sollevandosi fuor d'acqua con buona parte della chiglia; poi i due tronconi, ripiegandosi a V sprofondano simultaneamente!» (Caporilli, *op. cit.*, pp. 192-195).

L'11 luglio 1940, la vedetta De Donno avvista tre navi da battaglia scortate da altre unità minori. Romei attacca in superficie e alle 23.40 lancia due siluri da una distanza ravvicinata. Manca il bersaglio e deve disimpegnarsi ordinando la rapida immersione.

Ci emoziona ancora narrare l'avventura di Malta.



Una batteria antiaerea britannica sorveglia il Porto Grande di Malta.

Capponi? Dare battaglia, neanche a pensarci: sarebbe come farsi squarciare il fianco e colare a picco sotto una grandine di proiettili delle batterie costiere. Non resta pertanto che giocare il tutto per tutto, d'astuzia. Non si scompone, avanza tranquillamente verso il mezzo nemico a bandiera spiegata. Attimo di esitazione da parte del caccia inglese, che per il momento ha il dubbio di trovarsi di fronte a un sommergibile francese. Dalla coperta del sommergibile italiano il comandante Romei si mette a gesticolare segni di saluto con il passamontagna. Con un balzo fulmineo intanto il tenente Stea e il puntatore Bumbaca si sono gettati sulle mitragliere: fuoco! Le raffiche colgono di sorpresa il battello inglese, spazzano la prua, uccidendo anche il comandante. Scoppia un finimondo. Dalle batterie costiere, dal caccia ferito, è un fuoco infernale che si abbatte sul Capponi. Che cosa fare? Una via sola: coprirsi dietro una cortina fumogena e immergersi» (Max Polo).

Il sommergibile ha subito notevoli danni: la parte esterna dello scafo è stata danneggiata, un proiettile ha bucato la torretta. Durante l'immersione ci si rende conto che lo scafo imbarca acqua e il capitano Romei ha una idea: tornare indietro in direzione Malta e posarsi all'imboccatura del porto La Valletta, a centodieci metri di profondità.

In questo luogo trascorrerà tutto il giorno nell'attesa che arrivi la notte per poi decidere cosa fare. La situazione però precipita di ora in ora, infiltrazione di acqua dappertutto, un guasto all'impianto elettrico: tutte le lampade sono spente.



La Valletta, Malta: il Porto Grande.

liberasse dal fango. La lancetta del misuratore di profondità si mette a girare all'indietro. E' fatta, è la salvezza. Il Capponi tutto malandato si rifugia nel porto italiano più vicino.

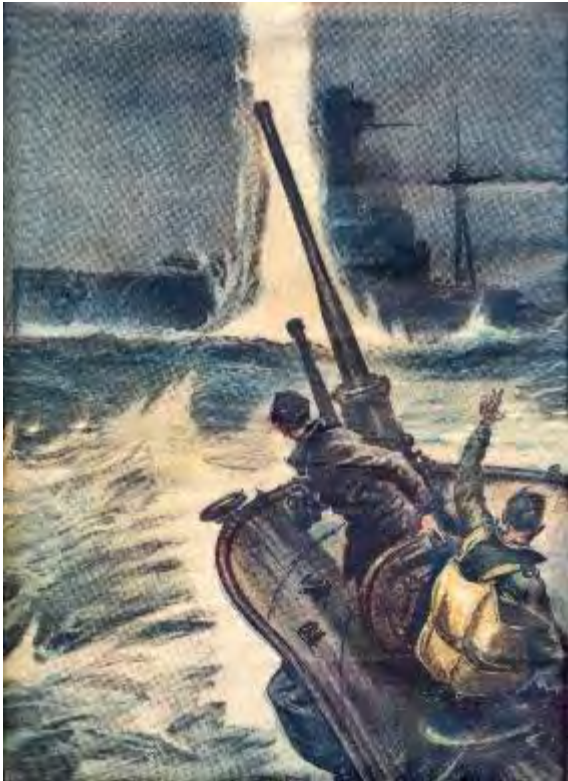
La sera dell'1 settembre 1940, alle ore 22.45, avvista nelle acque di Malta un cacciatorpediniere contro il quale va all'attacco, ma avvistato e sottoposto a dura caccia è costretto a disimpegnarsi. La zona dell'agguato è questa volta nel Mediterraneo orientale.

«Nella notte tra il 9 e il 10 novembre 1940, poco prima delle 24.00, il mare è molto agitato. Dalla torretta un grido: "Comandante un milione di navi!". E' la vedetta De Donno. Il comandante Romei salta giù dal seggiolino, si affaccia in coperta e con il binocolo avvista a circa 10.000 metri il grosso della Flotta del Mediterraneo: identifica 2 corazzate, 1 portaerei, alcuni incrociatori e molti caccia. Romei andò all'attacco e lanciò tre siluri dalla eccessiva distanza di 4.000 metri. Trascorsi poco più di tre minuti



Una nave mercantile entra nel Porto Grande.

[dal momento] del lancio, si udirono dal bordo del sommergibile tre esplosioni che furono considerate come segno di avere fatto centro. L'interpretazione poteva anche essere giustificata considerato che, secondo alcune fonti ufficiali d'archivio, non tutti i siluri italiani esplodono giunti a fine corsa, ma a volte semplicemente affondavano. Tuttavia gli avversari hanno sempre riconosciuto l'attacco del Capponi, non lamentando però perdite e danni e imputando le esplosioni all'effetto di fine corsa dei siluri italiani» (Giorgerini).



Il 23 febbraio 1941 il sommergibile esce da Messina per un agguato al largo di Malta. E' costretto a rientrare lo stesso giorno per un'avaria. Dal 9 al 10 marzo 1941 si trova in agguato a levante di Malta, ma rientra in anticipo per avaria. «Gli uomini del Capponi tornano sempre a casa. Il comandante riesce, con perizia, intuito e grande determinazione, sebbene i mezzi inadeguati a quella guerra, a sfuggire sempre alla caccia. I suoi ufficiali, e tutti, si muovono ordinati negli stretti spazi. Pronti ad accogliere gli ordini, riparano guasti, lanciano siluri, respirano poco e male, i piedi a bagno, attendono pazienti avvolti nel buio, ascoltano il fragore dei colpi: torneremo in superficie?» (Stanco, Giuliani).

Il 10 marzo del 1941 il Capponi era rientrato a Messina dalla sua ultima missione di guerra, che si era svolta nelle consuete acque di Malta. Il 31 marzo il Pier Capponi si doveva trasferire da

Messina a La Spezia per essere posto in disarmo, non era più in grado di immergersi. L'equipaggio in numero ridotto (per fortuna, o per grazia di Dio), composto da cinque ufficiali e trentatré sottufficiali, sottocapi e marinai comuni, tra i quali il Maresciallo di Prima Classe Pasquale Ammirati e il Marò Luigi De Donno, verso le ore dieci parte da Messina diretto verso il porto ligure. Nel primo pomeriggio dello stesso giorno il sommergibile britannico Rorqual è in agguato a 17 miglia a sud dell'isola di Stromboli quando avvista in buona posizione il Capponi che naviga «rischiosamente, completamente in superficie» (la triste annotazione appartiene al comandante Macintyre) Due siluri britannici centrano il battello «che scompare in un batter d'occhio con tutto il suo equipaggio» (Giorgerini).

Pietro Caporilli chiude le sue pagine appassionate dedicate al sommergibile Pier Capponi ed al suo equipaggio impavido, ai giovani con i quali egli ha diviso lo spazio angusto, il rancio e la veglia: «Questa è la penultima avventura del glorioso sommergibile Pier Capponi e del suo eroico equipaggio. L'ultima forse non sarà mai narrata. Essa è custodita dall'inviolabile segreto del Mare Nostrum. Partito ancora una volta, non è più tornato. Quale la sua fine? Mistero. Voglia Iddio conservare alla mia angoscia un filo di speranza».

La bara giace in fondo al Tirreno a sud di Stromboli. Una tragedia senza testimoni, come tutte le tragedie che si consumano nel buio degli abissi. La fine è sempre la stessa. Il battello braccato, squassato dalle bombe, dai siluri o dai colpi di cannone, cerca stancamente un fondale sul quale adagiarsi. Lasciamo che il mare che li ha accolti custodisca i suoi marinai, ma rammentare i marinai ed i soldati morti per il loro Paese è un conforto di fede e di speranza, forse è anche un dovere. Un dovere cristiano, umano... e patriottico.

Figura in alto. "I siluri hanno colpito a morte il bersaglio" - Sul fianco della nave britannica - una corazzata del tipo "Ramilles" - si è sollevata un'enorme colonna d'acqua. L'unità nemica sta certamente affondando e fra poco il sommergibile che l'ha silurato - il nostro "Pier Capponi", comandato dal capitano di corvetta Romeo Romei - ritornerà a immergersi per andare a caccia di altre prede. Questa brillante azione di guerra si è svolta nel canale di Sicilia (La Tribuna Illustrata, 1 dicembre 1940. Disegno di Vittorio Pisani).

**L'EQUIPAGGIO DEL REGIO SOMMERGIBILE
PIER CAPPONI SCOMPARSO NELLE ACQUE DEL BASSO TIRRENO
IL 31 MARZO 1941**

CC Romeo Romei
TV Alessandro Stea
STV Aldo Cesolini
STV Giuseppe Leognani
G.M. Giulio Cozzani
C. 1 Classe Vittorio Pavone
C. 2 Classe Vito Muolo
C. 3 Classe Ettore Acquafresca
C. 3 Classe Pasquale Ammirati
2° Capo Raffaele Ayala
2° Capo Policarpo Rigon
Sgt. Pasquale Costa
Sc. Sebastiano Accolla
Sc. Renzo Gemme
Sc. Giuseppe Giardino
Sc. Emilio Greco
Sc. Ersilio Nardi
Sc. Roberto Orciani
Sc. Vilfredo Paradisi
Sc. Armando Sartori
Com. Antonio Alberelli
Com. Enzo Bernardini
Com. Aldo Breanza
Com. Antonio Bumbaca
Com. Francesco Buonocore
Com. Emilio Dainesi
Com. Luigi De Donno
Com. Sestilio Fabbri



**Pietro Caporilli (1901-1977) giornalista,
scrittore e corrispondente di guerra.**

Com. Cesarino Gasparini
Com. Vittorio Maccari
Com. Armando Mazzetti
Com. Ruggero Nordio
Com. Alessandro Pazzaglia
Com. Luigi Rima
Com. Pietro Russo
Com. Remo Simoniello
Com. Pietro Vella
Com. Celestino Zadra.

Come appendice di chiusura riportiamo le pagine della relazione redatta dal CIS (Commissione Inchieste Speciali) della Marina nei primi giorni del 1948, riservata all'attenzione del Capo di Stato Maggiore della Marina militare, in merito alla scomparsa del Smg. Pier Capponi avvenuta nella giornata del 31 marzo 1941 nelle acque del basso Tirreno.

Sulla base delle scarse informative raccolte dall'Ufficio Storico della Marina (Maristat) nel 1947, le sole disponibili, ricevute verosimilmente dalla Marina britannica, in mancanza di testimoni viventi da potere interrogare, il documento conclude che la perdita dell'unità sia da attribuire in maniera pressoché certa ad un attacco con siluri portato a compimento dal sommergibile britannico Rorqual. Il rapporto esclude qualsiasi responsabilità da parte del comandante o di un altro membro dell'equipaggio dell'unità italiana ed ipotizza che, in considerazione della natura pacifica dell'ultimo viaggio del Pier Capponi, il personale a bordo abbia ridotto la vigilanza, sebbene navigasse in emersione con la luce del giorno.

A questo proposito il CIS osserva che il battello era nelle condizioni di viaggiare in immersione, potendo evitare i rischi del viaggio in superficie, ma questo errore non è imputato al comandante Romei, la cui condotta è stata rispettosa delle tradizioni di onore e di dovere della Marina italiana. Alla luce di quanto sopra, la Commissione incaricata suggerisce che la Medaglia d'Argento, conferita al Capitano di Corvetta Romeo Romei in data 7 novembre 1941 per avere attaccato con ardimento e perizia una forza navale nemica poderosa, nella quale era compresa la corazzata Ramillies, nella notte del 10 novembre 1940, «dovrebbe essere riveduta per più adeguata esaltazione».

Lo Stato Maggiore della Marina recepisce integralmente le conclusioni della Commissione Investigativa Speciale, esimendo il comandante ed ogni altra persona dell'equipaggio da qualsiasi responsabilità riguardante la scomparsa del sommergibile Pier Capponi. Commutare la Medaglia d'Argento nella Medaglia d'Oro e concedere il Valor Militare al capitano Romei vogliono ricordare «l'opera coraggiosa, intelligente, di assoluta dedizione al dovere dell'ufficiale, anche se il siluramento effettuato nella notte sull'11.II.1940 non ha provocato l'affondamento della nave da battaglia colpita». L'azione è stata portata a compimento nonostante «le precarie condizioni dell'unità in seguito alle gravi avarie riportate per la caccia subita durante il giorno da parte di unità antisommergibili britanniche».

L'ultimo paragrafo sottoscritto dal Capo di Stato Maggiore introduce una riflessione rivolta al futuro della guerra sottomarina: «Il valore della sua opera di comando, alla luce delle attuali conoscenze, risulta ancora più evidente, in quanto si può con giusta valutazione rilevare come l'impiego dell'unità effettuato dal Comandante Romei in varie azioni belliche fosse il più adeguato alle caratteristiche della moderna tattica subacquea anche se in contrasto con le direttive esistenti nell'epoca».

L'elaborata motivazione per la Medaglia d'Oro al Valor Militare conferita al Capitano di Corvetta Romeo Romei, comandante del Regio Sommergibile Pier Capponi, e simbolicamente a tutto il suo equipaggio, si legge nella didascalia di pag. 5 nel testo.

Rimane da spiegare perché queste notizie, sebbene povere, recepite dallo Stato Maggiore della Marina italiana nel lontano 1947, probabilmente da un rapporto ufficiale delle autorità britanniche, siano rimaste confidenziali almeno fino agli arbori degli anni Sessanta e per lunghi anni mantenute nascoste anche ai familiari più intimi delle vittime del Pier Capponi. Nel 1963, precedendo di un anno il volume rivelatore del comandante Macintyre, il Capitano di Vascello Paolo M. Pollina, dell'Ufficio Storico della Marina, ci informa: «Il Capponi andò perduto il 31 marzo 1941 a Sud di Stromboli mentre si trasferiva da Messina a La Spezia, quasi certamente per siluramento da parte del Smg. britannico Rorqual» (*I sommergibili italiani, 1895-1962*, pag. 115).

La risposta alla nostra domanda riposa evidentemente nell'avverbio «quasi» adoperato dal redattore, il quale tradisce ancora un leggero dubbio per la mancata conferma, definitiva ed oggettiva, resa dai testimoni diretti. Tutto il personale del Pier Capponi è scomparso e non è possibile interrogare i marinai a bordo del sommergibile attaccante.

Un'altra ragione si unisce forse alla precedente: perché aggiungere altre sofferenze nel cuore dei familiari, e dei compagni superstiti, rivelando il fato atroce conosciuto con molta eventualità dall'equipaggio del sommergibile italiano, colpito e distrutto da una salva di siluri nemici?

Le pagine che seguono sono custodite nel Fondo CIS-SMG, presso l'Ufficio Storico della Marina Militare Italiana. Ringraziamo il C.te Claudio Rizza, Capo Sezione Archivi-Ufficio Storico della Marina Militare a Roma, per la sua cortese disponibilità. Ringraziamo anche il Prof. Domenico Urgesi, Presidente della Società Storica di Terra d'Otranto, per averci gentilmente segnalato la fonte del documento.



5202
1943

8761 1074 L =

Roma 7 FEB 1943 19

Stato Maggiore della P. Marina

Rep. Operazioni Uff. P/O

MARISEGREGE
ARCHIVIO SEGRETO
- 9 FEB 1943
B. 1196

IMPIZZO TELEGRAFICO: MARISTAT - ROMA

Stato Maggiore della P. Marina
R. P. Allegato 11

Al MARISEGREGE ROMA

ARGOMENTO: Relazione d'inchiesta della C.I.S. sulla perdita del sommergibile "CAPPONI".-

RISERVATO-PERSONALE

WP

CCDD
Mangano
W

Ho esaminato la relazione della C.I.S. sulla perdita del smg. CAPPONI avvenuta in Tirreno in Lat. 38°32' Nord Long. 15°15' Est per siluramento da parte del smg. inglese Rorqual.

Concordo con le conclusioni della C.I.S. che nessuna responsabilità per la perdita dell'unità sia da attribuire al Comandante o ad altra persona dell'equipaggio: tutti scomparsi in mare con l'unità, si sono comportati secondo le più alte tradizioni di onore e di dovere della Marina Italiana.

Nei riguardi di una maggiore esaltazione dell'opera e della figura del Cap. di Corv. Romeo ROMEI per la precedente azione di siluramento di una nave da battaglia britannica tipo RAMILLIES, è in corso la proposta di commutazione della Medaglia d'Argento sul campo, già concessa, in Medaglia d'Oro. Con la concessione della massima ricompensa al V.M. si ritiene di dover ricordare l'opera coraggiosa, intelligente, di assoluta dedizione al dovere di detto ufficiale superiore anche se è ormai accertato che il siluramento effettuato nella notte sull'11.II.40 non ha provocato l'affondamento della nave da battaglia colpita.-

M

IL CAPO DI STATO MAGGIORE

[Signature]



1196

Lech. 104

Mod. 38

Stato Maggiore della R. Marina

Reg. Operazioni Uff. I/O

INDIRIZZO TELEGRAFICO: MARISTAT - ROMA

Reda No. 31488 Allegata

Roma, 11 FEB 1948
MARISTAT-Uff. Ricomp.
e, per conoscenza:

MARINE SEGRE
ARCHIVIO RICOMPTO
11 FEB 1948
E. 1248

MARISEGREGE ROMA

ARGOMENTO: Sommergibile CAPPONI; Comandante Cap. di Corv. Romeo ROMEI.-

AAA
W

RISERVATO=PERSONALE

non è pertinente a noi

Risponde al foglio Ric. IO908 in data 18 dicembre 1947 all'argomento: "Capitano di Corvetta Romeo ROMEI".-

- 1°) - E' ormai sicuramente accertato che nessuna unità maggiore britannica fu affondata in seguito all'azione del smg. CAPPONI nella notte sul 10 novembre 1940.
Si può però affermare con fondati elementi che nell'azione fu silurata una nave maggiore britannica, probabilmente il RAMILLIES.
- 2°) - E' da rilevare che l'attacco fu condotto dal Comandante del sommergibile CAPPONI con elevato spirito aggressivo, nonostante le precarie condizioni dell'unità in seguito alle gravi avarie riportate per la caccia subita durante il giorno da parte di unità antisommergibili britanniche.
Il fatto che l'azione non si sia conclusa con l'affondamento dell'unità colpita non diminuisce sostanzialmente il merito del Comandante e dell'equipaggio che hanno fatto tutto il possibile per ottenere il massimo rendimento dai mezzi e dalle armi disponibili.
- 3°) - Il Cap. di Corv. ROMEO ROMEI, scomparso in mare con la sua unità il 31 marzo 1941, ha confermato in tale azione le sue brillanti doti di combattente deciso e fermo e la sua particolare attitudine di sommergibilista.
Il valore della sua opera di comando, alla luce delle attuali conoscenze, risulta ancora più evidente, in quanto si può con giusta valutazione rilevare come l'impiego dell'unità effettuato dal Comandante Romei in varie azioni belliche fosse il più adeguato alle caratteristiche della moderna tattica subacqua anche se in contrasto con le di-

./.

STAMPATO E LEGGERE IN UNO DEI SEGUENTI

rettive esistenti nell'epoca.

- 4°) - Ritengo pertanto che non solo la particolare azione del 10 Novembre 1940 ma tutta la sua opera di sommergibilista meriti il massimo riconoscimento con la concessione in commutazione della medaglia d'Argento sul campo già con feritagli, della Medaglia d'Oro al Valor Militare.

IL CAPO DI STATO MAGGIORE *red*

A handwritten signature in dark ink, appearing to be 'P. ...', written over the typed text 'IL CAPO DI STATO MAGGIORE'.

RELAZIONE D'INCHIESTA DELLA C.I.S. RELATIVA ALLE CAUSE
ED ALLE CIRCOSTANZE CHE HANNO PORTATO ALLA PERDITA DEL
SOMMERSIBILE "CAPPONI" IN MEDITERRANEO NEL MARZO 1941.-

La C.I.S. ha proceduto ad una inchiesta per gli accertamenti relativi alla perdita del sommergibile "CAPPONI" avvenuta in Mediterraneo nel marzo 1941.-

Maripers con foglio 117366 in data 26 marzo 1947 ha comunicato che nessun superstita è sopravvissuto alla perdita dell'unità.-

Maristat (Reparto I.N. - Uff. C/3) con foglio 4908 del 2 luglio 1947 ha comunicato che il Sog. "CAPPONI" partito da Messina il 31 marzo 1941 è stato affondato dal sommergibile inglese "RORQUAL" con siluro in lat. 38°32' Nord e long. 15°15' Est lo stesso giorno 31. Nessun superstita.-

Sempre da informazioni di Maristat risulta che il sommergibile "CAPPONI" risultava non impiegabile dalla data del 15 febbraio 1941.-

La C.I.S. nel procedere agli accertamenti non ha potuto interrogare superstiti né esaminare relazioni di testimoni alla perdita dell'unità, dato che tutti i componenti l'equipaggio sono scomparsi con il "CAPPONI".-

Pertanto la C.I.S. ha dovuto limitarsi all'esame della documentazione esistente ed attualmente in possesso di Maristat (Ufficio Storico) quale ufficio stralcio di Maricosom e di Supermarina, rimessa in visione alla C.I.S. con foglio 3297 in data 7 luglio 1947.-

Da tale documentazione risulta che Supermarina con messaggio a mano 1894 in data 29 marzo 1941, indirizzato a Maricosom, aveva autorizzato il trasferimento da Messina

a La Spezia del sommergibile "CAPPONI".-

In seguito a ciò, lo stesso giorno, Maricosom trasmetteva il telecifrato 89010:

"Destinatario terzo Grupsom alt Sommergibile "CAPPONI" si trasferisca appena possibile a La Spezia dove inizierà operazioni disarmo alt Rotte costiere stretto Messina punto miglia 3 ponente Stromboli punto miglia otto ponente scoglio Africa punto A La Spezia alt 183029"

Marina Messina col telecifrato 13612:

"Previsione movimenti alt Sommergibile "CAPPONI" da Messina 100031 per La Spezia in superficie velocità miglia 11,5 rotte costiere sino al punto n.1 di Messina indi rotta diretta punto a miglia tre ponente Stromboli previsto transito 150031 rotta diretta punto a miglia otto ponente scoglio Africa previsto transito 190001 rotta punto A La Spezia previste arrive 070002 - 100030"

comunicava la ricezione ed assicurava dell'esecuzione dello ordine di Maricosom e col telecifrato 04086:

"Sommergibile CAPPONI per La Spezia 104031" informava della avvenuta partenza.-

Marina La Spezia, il giorno 2 aprile 1941, col telecifrato 82724 trasmesso a Supermarina e a Maricosom:

"Destinatario Supermarina per conoscenza Maricosom (Alt) Ricerca aerea su rotta provenienza sommergibile CAPPONI che doveva giungere punto A/1 La Spezia 0700 di oggi ha dato esito negativo (semi-alt) Stazioni semaforiche et vedetta interessate (Alt) 170002"

informava del mancato arrivo del "CAPPONI" in quella sede.-

Marina Messina col telecifrato 32131, indirizzato a Supermarina:

"Torpediniera SCHIAFFINO dalle ore 070003 in ricerca sistematica tracce di sommergibile sinistrato tra punto N. Capo Rasocolmo et punto miglia tre ponente Stromboli sino al tramonto in collaborazione ricerca aerea (Alt) 090003"

dava notizia di aver disposto per la ricerca del "CAPPONI" che, da quanto si può dedurre, non doveva essere stato avvi-

stato dalle Stazioni semaforiche di Stromboli.-

Successivamente Marina La Spezia il giorno 8 marzo 1941 trasmetteva a Maristat il seguente telecifrato:

"71070inferno che sommergibile "CAPPONI" atteso per ore 0900 del due corrente non est ancora giunto senialt ricerche sistematiche navali et aeree organizzate da questo Comendo in Capo et ordinate da Supermarina hanno dato esito negativo senialt Supermarina tenuta costantemente informata da prime ore pomeridiane del due corrente alt 173008"

Nel carteggio inviato in visione dall'Ufficio Storico di Maristat infine vi é una nota interna di Supermarina, in data 12 aprile 1941 dalla quale appare che il sommergibile "CAPPONI" é stato affondato da sommergibile nemico durante il trasferimento da Messina a La Spezia.-

C O N S I D E R A Z I O N I

Dalla documentazione riportata e che si é potuta raccogliere rimane accertato che il sommergibile "CAPPONI" é partito da Messina alle ore 10 del 31 marzo 1941 per trasferirsi a La Spezia, ove avrebbe dovuto essere disarmato. Da tale momento il "CAPPONI" non ha dato piú alcun segno di vita, non ha mai raggiunto la sede di destinazione, nessuna stazione semaforica o di vedetta ne hanno comunicato il transito, né vi é alcun indizio oggi, dopo oltre sei anni, che membri dell'equipaggio siano sopravvissuti alla perdita dell'unità.-

La C.I.S. pertanto considera pressoché sicura la notizia fornita dall'ufficio informazioni di Maristat che fa risalire la perdita del "CAPPONI" a siluramento da parte del sommergibile inglese "RORQUAL" nel punto di coordinate ____
38°32'N. h.15°15'Est.-

Nessuna notizia appare dalla documentazione che il sommergibile "CAPPONI" fosse impossibilitato ad immergersi e la C.I.S. al proposito osserva che in tal caso sarebbe stato opportuno non derogare dalle consuete norme di sicurezza che prevedevano per le unità subacquee la navigazione in immersione durante le ore diurne e in zone pericolose.

D'altra parte la C.I.S. non esclude che la notizia, certo nota a bordo, che l'unità si recava a La Spezia per il disarmo, abbia provocato una certa distensione negli animi che si sia in definitiva risolta in un allentamento della vigilanza.-

C O N C L U S I O N I

Il sommergibile "CAPPONI" ha lasciato Messina alle ore 1000 del 31 marzo 1941, con l'ordine di trasferirsi a La Spezia per essere messo in disarmo. Lasciato la base il "CAPPONI" non ha dato più segni di vita, né ha mai raggiunto la destinazione: a tuttoggi non risultano superstiti tra i componenti l'equipaggio (Maripersa foglio 117366 del 26 marzo 1947).-

Maristat (Reparto I.N. - Uff. C/3), con foglio 4908 del 2 luglio 1947, ha comunicato che il "CAPPONI" partito da Messina il 31 marzo 1941 è affondato in latitudine 38°32' Nord e longitudine 15°15' Est per siluramento del sommergibile inglese "RORQUAL", lo stesso giorno.-

La C.I.S. giudica la notizia molto probabile e pertanto conclude affermando che il sommergibile "CAPPONI" si è perduto durante una navigazione di trasferimento nel Tirreno il 31 marzo 1941, per probabile siluramento di sommergibile nemico.-

Nessun elemento è emerso che possa fare dubitare di una eventuale responsabilità per la perdita dell'unità da parte del Comandante o di qualche membro dell'equipaggio, o che non siano state seguite le alte tradizioni di onore e di dovere della Marina d'Italia.-

Per quanto riguarda in particolare il Comandante, Capitano di Corvetta ROMEI Romeo, anziano e valentissimo sommersibilista, che si era molto distinto durante il breve periodo di guerra compiuto, la C.I.S. è al corrente che al medesimo è stata conferita la medaglia d'argento al V.M. con la seguente motivazione:

"Comandante di sommergibile, avvistava in ore notturne una forza navale nemica composta di una nave portaerei, due navi di battaglia, diversi incrociatori e cacciatorpediniere, conduceva risolutamente l'attacco in superficie alla formazione, colpendo con due siluri una grossa nave e con un terzo siluro probabilmente un'altra unità. Prima di immergersi per disimpegnarsi, rimaneva in superficie fino ad accertarsi dello scoppio delle armi. Dimostrava nel corso dell'azione grande perizia, spirito altamente aggressivo e sereno ardimento."

(Canale di Sicilia, notte sul 10 nov. 1940 - Decreto 7 nov. 1941.)

La ricompensa concessa per aver colpito una nave da battaglia, a parere della C.I.S. dovrebbe essere riveduta per più adeguata esaltazione qualora da Maristat possa venire accertato, che la nave nemica colpita è andata a fondo, come è opinione diffusa fra molti militari che ne indicano anche il nome nella nave da battaglia "RAMILLIES".-

La tragica fine incontrata dal Comandante e dagli uomini del "CAFFONI" successivamente nel marzo 1941, potrebbe nel caso offrire spunto per eliminare la sperequazione di ricompensa per altri affondamenti di navi da battaglia

e per una doverosa ricompensa alla memoria di tutti i componenti l'equipaggio del "CAPPONI".-

Roma, li 6 agosto 1941

IL CAPITANO DI VASCELLO
Membro
(Giovanni di GROPELLO)

G. di Groppo

IL CAPITANO DI VASCELLO
Membro e Relatore
(Araldo PADIN)

A. Padin



AMIRAGLIO DI DIVISIONE
Presidente
(Emilio BRENTA)

Emilio Brenta

Bollettino D.V.M.8-pag.9.-

MEDAGLIA D'ARGENTO AL VALOR MILITARE

Capitano di Corvetta ROMEI Romeo.-

Comandante di Sommeribile, avvistava in ore notturne una forza Navale nemica composta di una nave portaerei, due navi da battaglia e diversi incrociatori e cacciatorpediniere, conduceva risolutamente l'attacco in superficie alla formazione, colpendo con due siluri una grossa nave e con un terzo siluro probabilmente un'altra unità. - Prima di immergersi per disimpegnarsi, rimaneva in superficie fino ad accatarsi dello scoppio delle armi. - Dimostrava nel corso dell'azione grande perizia, spirito altamente aggressivo e sereno ardimento. =

(Canale di Sicilia, notte sul 10 novembre 1940)
(Determinazione del 15 novembre 1940)

Decreto 7 novembre 1941.-

BIBLIOGRAFIA

C. Capone, *Siamo fieri di voi: la storia dei nostri gloriosi battelli durante la guerra 1940-1943 e il ricordo degli equipaggi che donarono la vita alla Patria*. Istituto Geografico editoriale, 1996, p. 38.

P. Caporilli, *Noi della ciurma*. Mondadori, 1942. Seconda edizione, agosto 1944, pp. 102, 182, 187, 192-195, 262, 268.

G. Giorgerini, *Uomini sul fondo: storia del sommergibilismo italiano dalle origini ad oggi*. Mondadori, 1994, pp. 268, 282.

D. Macintyre, *La battaglia del Mediterraneo*. Sansoni, 1965, p. 108.

R. Nassigh, *Guerra negli abissi: i sommergibili italiani nel secondo conflitto mondiale*. Mursia, 1971, pp. 34, 37.

M. Polo, *Sommergibili in mare aperto*, in *Fatti d'arme di una guerra senza fortuna*. 1972, pp. 106-113.

P. M. Pollina, *I sommergibili italiani, 1895-1962*. Ufficio Storico della Marina, 1962, p. 15.

D. Stanco-P. Giuliani, *Mare grosso forza 6...Luna abbastanza alta*, supp. alla *Rivista Marittima*, n. 4, aprile 2004, p. 44.

Marinai d'Italia, mensile dell'Associazione Marinai d'Italia, n. 3, marzo 2017.

Ministero della Difesa, Direzione Generale per il personale Militare. *Documentazione Marina. Estratto foglio matricolare di Ammirati Pasquale. Estratto foglio matricolare di De Donno Luigi*.

Ufficio Storico della Marina Militare Italiana. *Fondo CIS – SMG*.

La guerra negli abissi. I sommergibili della Regia Marina: vittorie e sconfitte dal 1940 al 1943 in www.giornidistoria.net/la-guerra-negli-abissi-i-sommergibili-della-regia-marina.

Per il Comandante Ronald Dewhurst e le operazioni dell'HMS Rorqual nelle acque del Mediterraneo in [Cdr. Ronald Hugh Dewhurst, DSO of the Royal Navy \(RN\) - Allied Warship Commanders of WWII - uboat.net](http://uboat.net/allied/warships/commands/wwii/ronald-hugh-dewhurst-dso-of-the-royal-navy-rn). Questa una traduzione veloce della nota contenuta nelle sue pagine relativa al destino del Smg. Pier Capponi.

(Continuamente nella zona 2).

Ore 13.37 - In posizione 38°32'N, 15°19'E ascoltato HE [effetto idrofono] con rilevamento 140 [gradi].

Ore 13.39 - Avvistato qualcosa all'orizzonte. Questo è stato riconosciuto più tardi essere un sommergibile italiano. Attacco iniziato.

Ore 14.02 - Lanciati cinque siluri da una distanza di 1000 iarde [914 metri]. Colpito due volte, il sommergibile è affondato rapidamente.