

CESARE ROSASCO UN EROE DA RICORDARE

Ricordo personale:

Il 1° giugno 1975, il comandante Cesare Rosasco presenziò come 'ospite d'onore' alla cerimonia della mia nomina a Pilota del Porto di Genova.

Ci trovavamo nel Covo più celebre della marineria genovese: lo *Yacht Club Italiano* nel Porticciolo Duca degli Abruzzi. Di lui mi è rimasta impressa nella memoria la sua imponente stazza, ma soprattutto le sue parole

:

“

*S
i ricordi che il pilota è il guardiano e il testimone di tutto ciò che succede in porto. Conservi
questo sentimento fino all'ultimo giorno di servizio!”*

Carlo Gatti

QUADRO STORICO

Marina Mercantile

di **Achille Rastelli**

Le principali cause di affondamento delle navi rimaste fuori del Mediterraneo. Le Nuove Motonavi Prede di guerra. Navi catturate dai tedeschi .

Il 10 giugno 1940 l'Italia entrò in guerra, e i marinai delle navi mercantili rimaste fuori del Mediterraneo furono fra i primi italiani a subirne le conseguenze. Per quanto riguarda la Marina da traffico, avvenne poi un altro fatto importante: la quasi totalità delle navi, pur restando formalmente di proprietà degli armatori, venne gestita dallo Stato, o con requisizioni per scopi di guerra veri e propri (navi scorta, vedette, dragamine, ecc.), o con noleggi per convogli e rifornimenti di guerra. Del resto, nella storia della nostra Nazione non ci fu mai alcuna operazione navale che non abbia avuto necessità delle navi mercantili: esigenza sempre risolta in varie forme, quali il noleggio a tempo, il noleggio a viaggio, il trasporto obbligatorio, la requisizione o la requisizione con acquisto.

La guerra navale dell'ultimo conflitto fu, per l'Italia, essenzialmente una guerra di convogli, necessari per rifornire le truppe combattenti in Africa e nei Balcani, per mantenere i collegamenti con le isole e per assicurare il traffico costiero. Anche le operazioni maggiori della Squadra da Battaglia furono eseguite per proteggere convogli nostri o per attaccare quelli del nemico per Malta, continua spina nel fianco per tutta la durata della guerra.

La conseguenza di questo tipo di guerra fu che, insieme alle navi da guerra, un enorme sacrificio fu pagato dalla Marina mercantile italiana, sia in vite umane sia in materiali; e le cifre sono eloquenti.

Al giugno 1940, la flotta mercantile italiana era composta di 786 navi superiori alle 500 tsl, per un totale di 3.318.129 tsl, e di circa 200 navi fra le 100 e le 500 tsl. Ben 212 navi, per 1.216.637 tsl, rimasero fuori dal Mediterraneo all'inizio del conflitto, e vennero, di conseguenza, quasi tutte catturate o affondate dal nemico. Fra il 10 giugno 1940 e l'8 settembre 1943 entrarono in servizio, fra nuove costruzioni e catturate, 204 navi, per 818.619 tsl; ma 460 navi, per 1.700.096 tsl, andarono perdute.

All'8 settembre, erano in servizio 324 navi, per 1.247.092 tsl, che, in seguito ai fatti armistiziali, vennero per la maggior parte catturate dai tedeschi (e poi affondate), oppure autoaffondate per sfuggire alla cattura. Alla fine, nel maggio 1945, le navi mercantili italiane superiori alle 500 tsl erano solo 95, per 336.810 tsl, il 10% di quelle esistenti all'inizio del conflitto.

Andò perduto un patrimonio immenso, non solo per quantità, ma anche per qualità: parecchie navi erano nuove e ottime unità, migliaia di bravi marinai scomparvero in mare: 3.100 marittimi caddero su navi mercantili iscritte nel naviglio ausiliario, 3.257 perirono tra gli equipaggi di navi requisite e non requisite, 537 morirono in prigionia; in totale, 7.164 caduti su circa 25.000 naviganti iscritti nei ruoli. I porti italiani vennero distrutti, e ci vollero anni per sgombrarli dai

relitti e ricostruirli; anche la navigazione di cabotaggio, assai fiorente, dovette ripartire da zero.

Nonostante ciò, è giusto ricordare che le navi mercantili in guerra svolsero il loro compito in maniera esemplare, portando a destinazione quasi tutti i carichi bellici imbarcati: di 4.199.375 t di merci imbarcate, solo 449.225 t non giunsero a destinazione e cioè il 10,5%. I soldati imbarcati furono 1.266.172, e di questi ne scomparvero in mare 23.443, cioè il 2%: tanti, però numericamente pochi rispetto allo sforzo compiuto. Alla luce di queste cifre, si può dire che fu ben meritata la Medaglia d'Oro al Valore Militare assegnata alla bandiera della Marina mercantile, concessa l'11 aprile 1951 con decreto del Presidente della Repubblica, Luigi Einaudi.

La Medaglia venne consegnata il 16 settembre 1951 a Genova dallo stesso Luigi Einaudi: in porto si trovavano, per rendere omaggio, le motonavi Saturnia, Conte Grande e Italia, l'incrociatore Giuseppe Garibaldi e le corvette Ibis e Chimera. La bandiera, portata dalla Medaglia d'Oro, capitano di lungo corso **Cesare Rosasco**, venne decorata dal Presidente della Repubblica, quale solenne atto di riconoscimento della Nazione al valore e al sacrificio dei marinai delle navi mercantili.

Ministero della Difesa

Marina Militare Italiana

Cesare Rosasco



Capitano di Lungo Corso **Cesare ROSASCO**

Medaglia d'oro al Valor Militare

Comandante di un piccolo piroscampo, attaccato da sommergibile immerso, evitati con la manovra due siluri, con pronta ed accorta decisione immediatamente predisponendo per il combattimento la propria nave, armata con un cannone di piccolissimo calibro, cosicché, appena il sommergibile molto più potentemente armato emergeva, il piroscampo apriva il fuoco a breve distanza. Colpita la sua nave da numerose cannonate, sotto incessanti raffiche di mitragliera, caduti ai suoi piedi il timoniere e la vedetta, rimasto solo sul ponte di comando, non potendo governare dalla plancia, per sopravvenuta avaria alla trasmissione, benché gravemente ferito ad una gamba, scendeva nel locale sottostante e manovrava direttamente la macchina del timone. Saldo nel proposito di salvare, oltre l'equipaggio, anche la nave, rinunciava a portarla in costa. Con alta e ferma parola e con il proprio eroico contegno, incitava l'equipaggio militare e civile a continuare a distanza serrata l'impari combattimento fino a quando il sommergibile, a causa di ripetuti colpi ricevuti, non desistette dalla lotta. Stremate di forze, ma sorretto da ferrea volontà, portava in salvamento la sua nave crivellata dai colpi, con i suoi morti, con i suoi feriti, fulgido esempio delle più elette virtù marinare e guerriere. Mediterraneo Occidentale, aprile 1943

Cesare Rosasco nacque a Genova il 22 gennaio 1892. Conseguì il diploma di Capitano

*Marittimo nel 1910 iniziò la sua lunga carriera sul mare imbarcando, come mozzo, su un mercantile e percorrendo poi tutti i gradi della sua brillante carriera, che lo vide comandante di unità passeggeri di grande tonnellaggio. Assolse l'obbligo di leva nella Regia Marina, dall'ottobre 1912 all'ottobre dell'anno successivo, e venne posto in congedo nel grado di Sottocapo Timoniere. Partecipò al primo conflitto mondiale stando imbarcato su unità mercantili requisite ed armate, meritandosi una Croce di Guerra al V.M.: al termine del conflitto prestò continuativamente servizio su unità mercantile della Società Nazionale di Navigazione, prima nell'incarico di 1° Ufficiale e poi di Comandante. Nel secondo conflitto mondiale, nuovamente al comando di unità mercantili requisite ed armate, si distinse particolarmente a Tobruk quando, al comando del piroscafo **Ezilda Croce** carico di munizioni, riuscì a spegnere un grosso incendio provocato da spezzoni incendiari lanciati dal nemico e a porre in salvo l'unità con il suo prezioso carico. Nel giugno 1942, al comando ora del piroscafo armato*

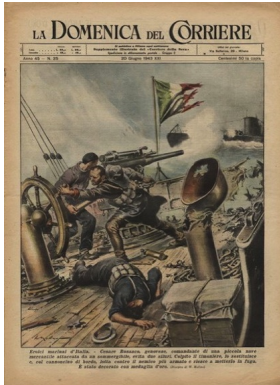
Mauro Croce

, di 600 tsl, in navigazione da Genova e diretto ad un porto spagnolo, venne fatto oggetto da un attacco da parte di sommergibile inglese che danneggiò gravemente l'unità. Benché ferito si portò personalmente al pezzo e riuscì ad avere ragione dell'avversario, che si allontanò con avarie a bordo. Riusciva poi a porre in salvo la sua nave, dirigendo sul porto spagnolo di Sagunto. Dal 1945 al 1957 ebbe la carica di Capo Pilota del Porto di Genova. Nel 1947 assunse la Presidenza della Federazione Italiana dei Piloti dei Porti. Fu anche Presidente della Società di Navigazione Cristoforo Colombo.

Il Comandante Cesare Rosasco è morto a Roma il 19 febbraio 1977.

Altre decorazioni:

Croce di Guerra al Valore Militare (Mediterraneo occidentale, 1917).



Autore: **Walter Molino** Argomento: **II° Guerra Mondiale** Soggetto: **Marina** Luoghi: **Mediterraneo**

Didascalia: **Eroici marinai d'Italia. - Cesare Rosasco, genovese, comandante di una piccola nave mercantile attaccata da un sommergibile, evita due siluri. Colpito il timoniere, lo sostituisce e, col cannoncino di bordo, lotta contro il nemico più armato e riesce a metterlo in fuga. E' stato decorato con medaglia d'oro.**

Capitani Coraggiosi di Franco Maria Puddu

Diversa è invece la vicenda del capitano **Cesare Rosasco**. Un po' misteriosa perché in guerra è buona norma non parlare troppo (il nemico ascolta), e anche dopo la fine del conflitto è sempre meglio essere parchi di parole, specialmente se si sono verificati episodi poco gratificanti come alcuni di quelli dell'8 settembre.

Forse per questo ancora oggi la motivazione della Medaglia d'Oro concessa a Cesare Rosasco parla genericamente della sua eroica resistenza all'attacco di un sommergibile nemico, senza spiegare che lui era stato una delle preziose pedine della catena logistica che aveva consentito agli operatori subacquei della X MAS di violare la base britannica di Gibilterra. Vediamo come.

Sin dall'inizio del conflitto la Marina aveva predisposto che l'**Olterra**, un mercantile incagliatosi nella baia di Algeiras per non cadere in mano inglese, in territorio spagnolo ma ad un tiro di schioppo da Gibilterra, divenisse una piccola base segreta dove gli incursori della X MAS approntavano i Siluri a Lenta Corsa, i "maiali", all'interno dello scafo, per poi uscirne nottetempo e attacca- re le navi nemiche ormeggiate in rada.

Questa strana base era stata realizzata con cautela e rifornita di uomini e mezzi tramite alcuni mercantili. Uno di questi era il **Mauro Croce**, un piro- scafetto da 600 tonnellate armato di un asmatico cannoncino da 55 mm, comandato da **Cesare Rosasco**, un ligure sulla cinquantina che spesso, venendo dall'Italia, era costretto a sostare nei porti spagnoli per denunciare alle locali autorità la scomparsa di qualche marinaio: la guerra è brutta, la Spagna era un Paese compiacente e i marittimi dell'equipaggio, tutti civili militarizzati, quando potevano, disertavano.

Questi finti disertori, in realtà, erano incursori di Marina che, entrati clandestinamente nella neutrale Spagna, proseguivano poi verso Algeiras, dove il **Mauro Croce** avrebbe sbarcato, giorni dopo, là o in porti vicini, carichi “di ferramenta e carpenteria” che alcuni emissari avrebbero provveduto ad inoltrare all’

Oltterra

: erano i componenti per realizzare maiali, mignatte e bauletti esplosivi.

Il 23 aprile del 1942, nelle acque di Valencia, il sommergibile inglese **Olympus** attacca il Croce lanciandogli contro due siluri; Rosasco li schiva e il battello emerge per attaccare in superficie. Il piroscalo si difende con il suo cannoncino, ma le artiglierie del battello lo soverchiano, colpendolo ripetutamente.

Il ponte di comando è un mattatoio, ma il comandante, gravemente ferito, si fa portare al timone a mano per governare la nave; a questo punto viene colpito anche l’**Olympus**, dove le munizioni del cannone esplodono ferendo 20 marinai e permettendo così a Rosasco di portare la sua malconca nave, con il prezioso carico, nel porto di Sagunto, dove sarà soccorsa.



Il 16 dicembre 1942, Cesare Rosasco, comandante della Medaglia d'oro al Valor Militare, si è sacrificato per la libertà della Sicilia, durante la battaglia di Messina, il 16 novembre 1942.