

Il Corpo di Sicurezza della Somalia

Vincenzo Meleca

Il 21 novembre 1949 l'Assemblea Generale dell'O.N.U. vota la risoluzione 289¹ che affronta il problema del futuro delle ex colonie italiane in Africa (Eritrea, Somalia e Libia²), ipotizzando l'eventuale affidamento all'Italia (che ancora non faceva parte dell'organizzazione e che, ricordiamolo, aveva perso la guerra soltanto cinque anni prima!) di un mandato decennale per portare gradualmente all'indipendenza la nostra ex colonia della Somalia.



¹ Cfr. "Question of the disposal of the former Italian colonies", consultabile su <https://documents-dds-ny.un.org/doc/RESOLUTION/GEN/NR0/051/08/IMG/NR005108.pdf?OpenElement>. La traduzione in lingua italiana è consultabile su: https://it.m.wikisource.org/wiki/Questione_della_liquidazione_delle_ex_colonie_italiane_-_Risoluzione_289_%28IV%29,_UNGA,_21_novembre_1949

² L'Etiopia invece non fu mai colonia dello Stato Italiano, ma divenne possedimento del Re d'Italia che, con esso, acquisì il titolo di Imperatore di Etiopia. Tale titolo fu riconosciuto tra il 16 e il 19 novembre 1938 anche da parte delle due potenze maggiormente ostili, ossia l'Inghilterra e la Francia.

Va sottolineato che l'affidamento all'Italia incontrò forti resistenze da parte britannica ed etiopica ma, soprattutto, da parte dell'Unione Sovietica, e che tali resistenze furono superate soltanto per le pressioni degli Stati Uniti, ai quali premeva dare all'Italia un altro segnale positivo, dopo il consenso alla sua adesione al Trattato istitutivo della N.A.T.O. (4 aprile 1949), per consolidare la scelta italiana di far parte dell'Alleanza Atlantica.

I passaggi successivi furono: l'approvazione del Consiglio per amministrazione fiduciaria dell'O.N.U. del progetto per l'amministrazione della Somalia (27 gennaio 1950), l'approvazione del Parlamento italiano per l'assunzione del mandato fiduciario (4 febbraio 1950), l'approvazione del progetto O.N.U. da parte del Governo italiano (22 febbraio 1950) e la ratifica del Parlamento con Legge 4 novembre 1951 n. 1304. Infine, l'Assemblea Generale dell'O.N.U. approvò formalmente la risoluzione 289/1949 con altra risoluzione, la n. 442 del 2 dicembre 1950³.



1° aprile 1950: Il momento in cui sul tetto del Palazzo del Governatore viene ammainata la bandiera britannica ed issata quella italiana

L'Italia aveva però già assunto il controllo diretto della Somalia otto mesi prima, il 1° aprile 1950, con il passaggio di consegne tra i rappresentanti del Regno Unito, che avevano governato la ex colonia italiana dal 1941, quando l'avevano conquistata, e

³ Cfr. <https://documents-dds-ny.un.org/doc/RESOLUTION/GEN/NR0/060/40/IMG/NR006040.pdf?OpenElement>

quelli della neonata Repubblica Italiana che assunsero i poteri per l'amministrazione (provvisoria) del territorio somalo⁴.

L'Amministrazione Fiduciaria Italiana della Somalia (A.F.I.S.) ebbe invece ufficialmente inizio alcuni mesi dopo, il 22 dicembre 1950 e sarebbe stata aiutata e consigliata da un organo con funzioni consultive, lo United Nations Advisory Council of Somalia (UNACS) con sede a Mogadiscio e composto da un rappresentante egiziano, uno filippino e uno colombiano, coordinati da un Segretario Principale del Consiglio: il primo fu un austriaco, Egon Ranshofen Wertheimer, alto funzionario dell'ONU e sostenitore dei progetti di decolonizzazione⁵. Nell'ambito del mandato, l'Italia aveva anche il compito sia di mantenere l'ordine pubblico, sia di formare le forze militari e di polizia del costituendo Stato della Somalia.

Com'è facile immaginare, il progetto di affidare all'Italia l'amministrazione fiduciaria era stato posto all'attenzione dell'O.N.U. già ben prima che si arrivasse alla risoluzione 289/49 e la nostra diplomazia aveva per tempo informato il Governo del prevedibile esito del progetto, per cui sin dal 1 agosto 1949 lo Stato Maggiore dell'Esercito aveva emanato delle direttive per l'eventuale costituzione di un contingente militare da inviare in Somalia, tanto che due settimane dopo, il 15 agosto 1949, fu creato il Comando Forze Armate della Somalia presso il Comando Militare Territoriale di Napoli e, successivamente, si diede inizio alla formazione delle Unità destinate alla missione, completata nei primi giorni del 1 dicembre 1949.

Prenderanno parte alla missione anche la nave coloniale della Marina militare *Cherso*, giunta a Mogadiscio il 4 aprile 1950 con il compito di pattugliare la costa somala, alcuni aerei (parte dei quali raggiungeranno la Somalia via mare) ed altre Forze nazionali (reparti dei Carabinieri e della Guardia di Finanza) non dipendenti però dal Comando delle Forze di Sicurezza.

Con l'obiettivo di preparare il passaggio di poteri tra Comandi italiani e britannici (piano "*Caesar*", redatto dagli inglesi), fu inviata in Somalia, prima dell'arrivo del contingente militare, una missione italiana di collegamento, che dovette superare un'imprevista difficoltà, la richiesta inglese di impiegare non meno di 7.000/7.500 militari, cosa che sotto il profilo strettamente economico l'Italia non avrebbe potuto permettersi. Come vedremo, ci si accordò per un numero considerevolmente inferiore.

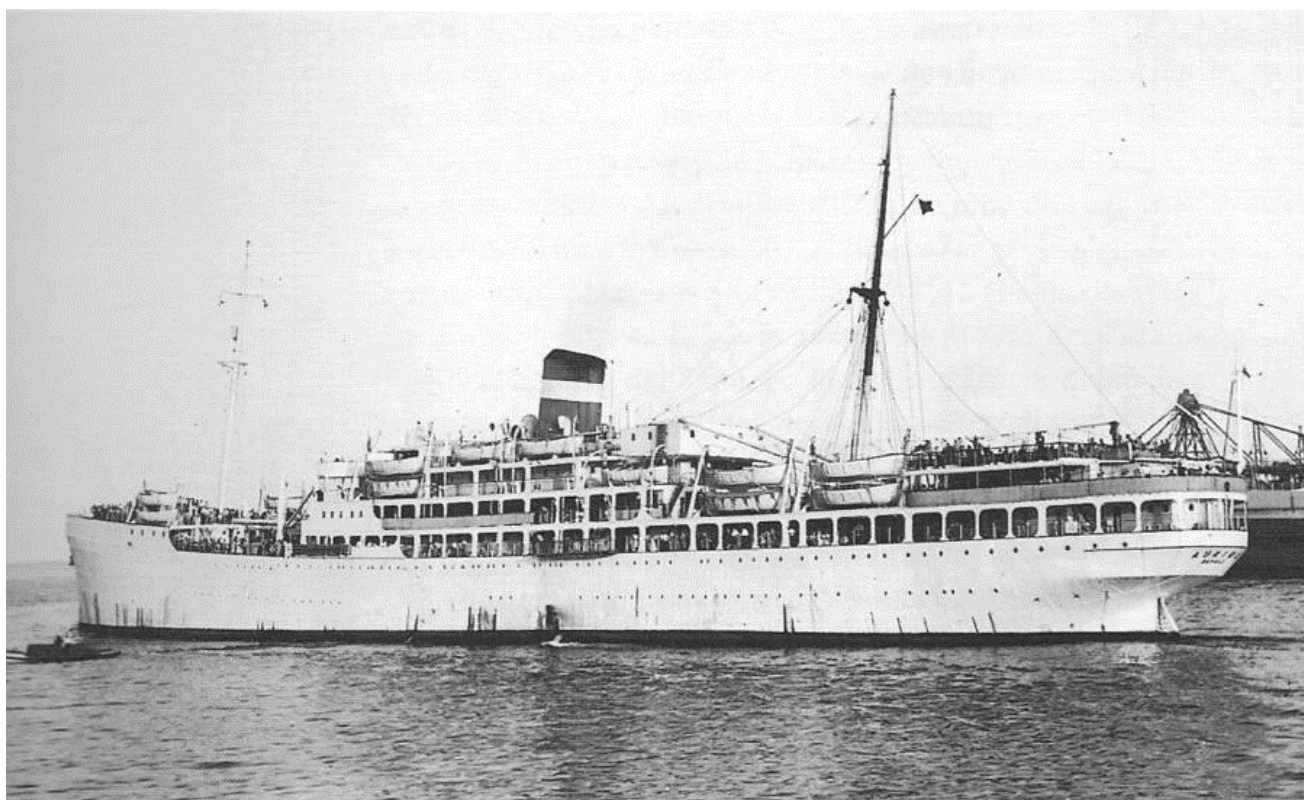
Il personale militare, completamente equipaggiato, si imbarcò a Napoli su una decina di navi mercantili e passeggeri requisite o noleggate, che partirono alla volta di

⁴ La pianificazione del passaggio di consegne era stata fatta dagli inglesi ("Operation Caesar") e prevedeva, in buona sostanza, che ogni funzione ricoperta da loro personale dovesse essere ricoperta da altrettanti italiani, iniziando dalle aree e centri abitati più periferici della Somalia per avvicinarsi progressivamente a Mogadiscio. La cerimonia del passaggio di poteri vide, da parte britannica, il generale Arthur Dowler, comandante delle forze inglesi dell'East Africa, il brigadiere generale Geoffrey Massey Gamble, Capo dell'Amministrazione britannica della Somalia e, da parte italiana, Mario Pompeo Gorini, Amministratore fiduciario provvisorio ed il generale Arturo Ferrara, comandante del Corpo di Sicurezza della Somalia. La descrizione della cerimonia è consultabile sul Corriere della Somalia del 1° aprile 1950, <http://dspace-roma3.caspur.it/bitstream/2307/3777/5/1950.04.1.pdf>.

⁵ Cfr.: Egon Ranshofen-Wertheimer, "The International Secretariat - A Great Experiment in International Administration", Carnegie Endowment for International Peace, Washington 1945.

Mogadiscio e Bender Cassim, scaglionate nell'arco di una quarantina di giorni, tra il 7 febbraio ed il 14 marzo 1950⁶, come si può vedere nel riquadro seguente:

Nave	da Napoli	A Mogadiscio	Note
<i>Andrea C.</i>	16.02.50	3.03.50	Nave da carico tipo Liberty (ex <i>Ocean Virtue</i>)
<i>Assiria</i> ⁷	7.02.50	23.02.50	Nave da carico tipo Liberty (ex <i>Julius Rosenwald</i>)
<i>Auriga</i>	7.02.50 11.03.50	20.02.50 25.03.50	Nave passeggeri (ex <i>Ruahine</i>). Unica nave che effettuò 2 viaggi
<i>Genova</i>	6.03.50	20.03.50	Nave passeggeri (ex nave da carico <i>Capitaine Potie</i> , ex <i>Empire Swan</i> , ex <i>Belgian Freighter</i> , ex <i>Missourian</i>)
<i>Giovanna C.</i>	4.03.50	18.03.50	Nave passeggeri (ex nave da carico <i>Eastern Trader</i> , ex <i>Horace Luckenbach</i>)
<i>Milano</i>	14.03.50	2.04.50	Nave da carico tipo Liberty (ex <i>Michael Edelstein</i>)
<i>S.Giorgio</i> ⁸	27.02.50	13.03.50	Nave passeggeri (ex trasporto truppe, ex nave ospedale, ex <i>Principessa Giovanna</i>)
<i>Saronno</i>	12.02.50	28.02.50	Nave da carico tipo Liberty (ex <i>Charles Robinson</i>)
<i>Urania II</i>	1.03.50	15.03.50	Nave passeggeri (ex <i>Castalia</i> , ex <i>Marengo</i>)



L'Auriga, una delle navi che portò il contingente italiano in Somalia

⁶ Per altre fonti, la prima e l'ultima data di partenza furono invece, rispettivamente, il 2 febbraio e il 2 aprile 1950.

⁷ Alcune scene dello sbarco dall'*Assiria* sono visibili in questo filmato: <https://www.youtube.com/watch?v=SWJROu1euZM><http://www.naviearmatori.net/albums/userpics/12569/Auriga.jpg>

⁸ Secondo altre fonti, la partenza avvenne il 24 febbraio Cfr. <http://www.naviearmatori.net/ita/armatore-28-2.html>

La Domenica del Corriere dedicò all'evento la copertina del 19 febbraio 1950, con questa didascalia: *“Le truppe italiane salpano, a bordo dei piroscafi Auriga e Assiria, alla volta di Mogadiscio per una missione di pace”*



Il contingente, posto comunque agli ordini dell'Amministratore Fiduciario⁹, era formato da un Comando unificato delle tre Forze Armate (Esercito, Marina ed

⁹ Ricoprirono la carica di Amministratore Giovanni Fornari (1° aprile 1950-23 febbraio 1953), Enrico Martino (23 febbraio 1953-marzo 1955), Enrico Anzilotti (marzo 1955-9 ottobre 1958) e Mario di Stefano (9 ottobre 1958-1° luglio 1960), tutti provenienti dalla diplomazia italiana.

Aeronautica) e da vari reparti operativi, il 20 febbraio 1950 assunse la denominazione ufficiale di Corpo di Sicurezza della Somalia, arrivando ad avere una forza complessiva di 5.791 militari (se si accettano le cifre ufficiali, peraltro non sempre concordanti¹⁰), tutti volontari con obbligo di servizio biennale oltremare, al comando del Generale di Brigata Arturo Ferrara¹¹, che scelse come sede del Comando l'ex Casa del Fascio a Mogadiscio.



Mogadiscio: Il palazzo sede del Comando Corpo di Sicurezza in una cartolina dell'epoca

Oltre ai militari delle tre Forze armate, operarono in Somalia anche reparti dei Carabinieri (che all'epoca facevano comunque parte, almeno formalmente, dell'Esercito) e della Guardia di Finanza¹².

I due compiti principali del Corpo di Sicurezza erano evidentemente quello di garantire l'ordine pubblico durante tutto il periodo di transizione dei poteri

¹⁰ Ad esempio, per il Colonnello Francesco Ceravolo, autore de "L'impegno militare italiano nell'ambito dell'A.F.I.S." il totale era di 5.688. Non è neppure chiaro se in queste cifre siano compresi anche i due battaglioni di carabinieri tenuti di riserva a Caserta e Napoli ed il personale del centro logistico dell'Aeronautica di Napoli.

¹¹ Il Generale Ferrara conosceva bene la Somalia, sia per avervi prestato servizio negli anni '30 del secolo scorso sia quando era Capo dell'Ufficio Militare del Ministero dell'Africa Italiana. Gli succedettero il Col. Antonio Nari, il Col. Giuseppe Massaioli, il Ten. Col. Dino Mazzei e il Ten. Col. Cesare Pavoni, tutti dell'Esercito tranne Mazzei, che era dell'Aeronautica.

¹² Non è superfluo ricordare che al personale militare presente in Somalia, con due distinte ordinanze dell'amministratore Fornari, si applicarono i Codici Militari Italiani e fu istituito un Tribunale militare. Cfr: http://www.somalilandlaw.com/Military_Italian_Codes_extended_to_Somalia_1951.pdf

dall'A.F.I.S. alle istituende autorità pubbliche somale ed addestrare il personale locale delle forze armate e di quelle di polizia.

Il 1° aprile 1950 avvenne il passaggio di consegne tra i rappresentanti del Regno Unito, che avevano governato la ex colonia italiana dal febbraio 1941, quando l'avevano conquistata, e quelli della neonata Repubblica Italiana che assunsero i poteri per l'amministrazione provvisoria del territorio somalo. L'Amministrazione Fiduciaria Italiana della Somalia (A.F.I.S.) ebbe invece ufficialmente inizio alcuni mesi dopo, il 22 dicembre 1951.

Via via che l'addestramento del personale militare locale andava a buon fine, ma anche per motivi di ristrettezze di bilancio, il nostro contingente veniva progressivamente ridotto, tanto che nel 1953 risultano presenti soltanto 692 militari italiani (carabinieri esclusi). Nel gennaio 1956, essendosi abbastanza tranquillizzata la situazione politica locale ed addestrato un numero di militari somali ritenuto sufficiente, il Corpo di Sicurezza viene sciolto e sostituito dal neo costituito Esercito della Somalia¹³.



Scudetto da braccio del Corpo di Sicurezza

Occorrerà invece attendere altri due anni affinché, nel dicembre 1958 i Carabinieri trasferiscano il comando della Forza di Polizia ad un ufficiale Somalo, il colonnello Mohammed Abshir Mussa.

L'Esercito

La gran parte del personale per il Corpo di Sicurezza fu fornito dall'Esercito, con quattro battaglioni di fanteria, tra cui il 75° Btg Bersaglieri (ciascuno su 1 compagnia comando, 3 compagnie fucilieri, 1 compagnia blindata formata da 1 plotone di carri leggeri e 1 plotone di autoblindo), un battaglione di carabinieri (su 1 compagnia

¹³ La decisione fu assunta dall'Amministratore fiduciario Enrico Anzillotti con tre decreti n. 16,17 e 18. L'effettivo scioglimento del Corpo di Sicurezza avverrà però il 31 dicembre 1956.

comando, 3 compagnie fucilieri, 1 compagnia blindata), una batteria di artiglieria da 100/17, due compagnie genio (pionieri e trasmissioni), unità servizi vari, tra le quali un nucleo di ufficiali preposti all'organizzazione dell'addestramento e inquadramento dei reparti somali.

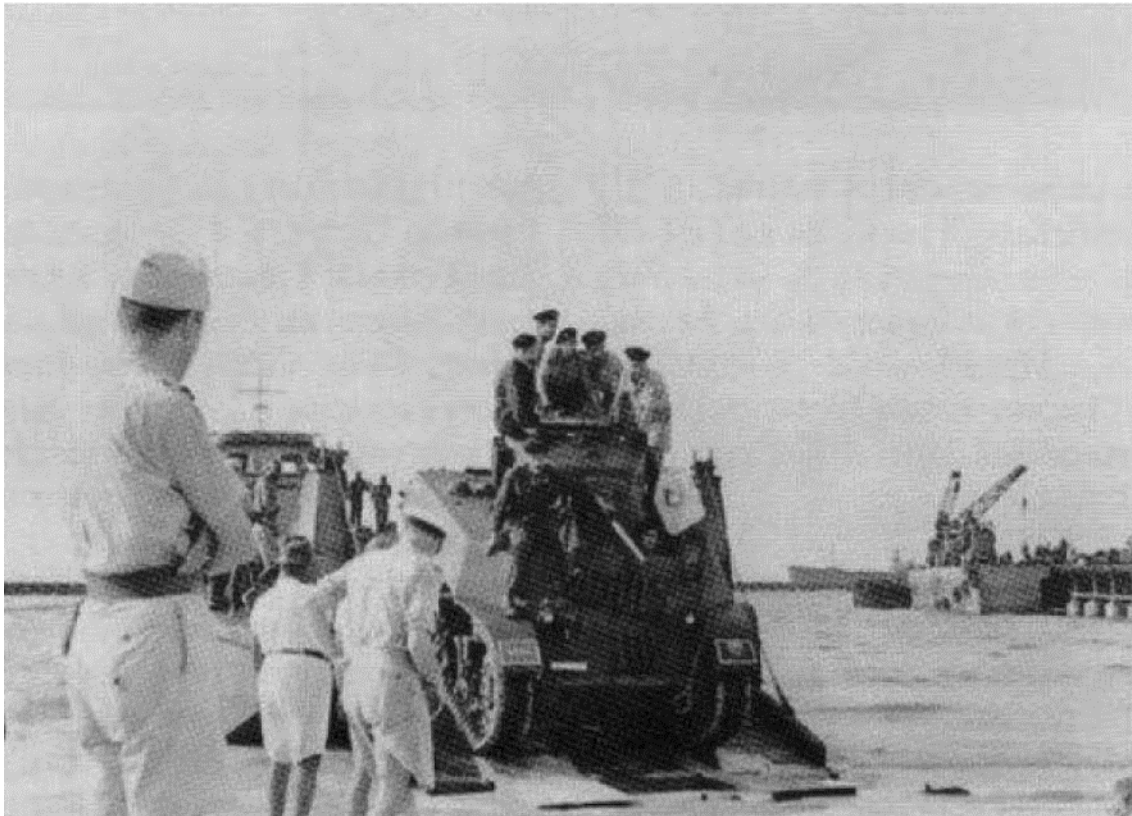


Un fermo immagine del filmato Luce che riprende le fasi dello sbarco delle truppe italiane a Mogadiscio. Notare in primo piano gli ufficiali inglesi

Per quanto riguarda l'ordine pubblico, nei primi tempi della missione, i reparti dell'Esercito furono impegnati più volte in scontri a fuoco con gruppi di somali (quasi sempre della SYL-Somaly Youth League), contrari alla nostra presenza in Somalia. Non risulta però che vi siano stati caduti italiani durante questi episodi, contrariamente a quanto accadde invece con i Carabinieri, di cui accenneremo.

Da notare che furono impiegati anche un notevole numero di mezzi blindocorazzati, tutti residuati bellici di fabbricazione statunitense. Inizialmente, infatti, ogni battaglione di fanteria aveva uno squadrone di Cavalleria blindata, con un plotone di carri leggeri M3A3 Stuart (5 mezzi) ed un plotone di autoblindo T17E Staghound (5 mezzi, ridotti dopo pochi mesi a 4), con un organico formato in parte da cavalieri ed in parte da carristi (i cui uomini dovettero però rinunciare temporaneamente alle proprie mostrine rosso-blu)¹⁴.

¹⁴ Il numero totale dei mezzi blindocorazzati dell'Esercito sarebbe stato, secondo l'Ufficio Storico dello Stato Maggiore Esercito, di 20 carri leggeri Stuart e 24 autoblindo Staghound.



Lo sbarco a Mogadiscio di un M3A3 Stuart

Si ebbero perciò i seguenti Squadroni: 1° squadrone blindato “Genova”, inquadrato nel 1° battaglione motoblindato, dislocato a Baidoa; 2° squadrone blindato “Novara”, inquadrato nel 2° battaglione motoblindato, dislocato a Gallacchio; 3° squadrone blindato “Piemonte”¹⁵, inquadrato nel 3° battaglione motoblindato, dislocato a Belet Uen; 4° squadrone Blindato “Gorizia”, inquadrato nel 4° battaglione motoblindato, dislocato a Campo Bottego (Mogadiscio).



Stemma dei battaglioni motocorazzati della Somalia

¹⁵ Il 14 giugno 1950 due carri Stuart del 3° Squadrone “Piemonte” furono protagonisti di una inconsueta missione: andare a recuperare i cinque passeggeri di un aereo Norseman C-64 statunitense che aveva dovuto compiere un atterraggio di fortuna ad un centinaio di chilometri da Belet Uen, sede dello Squadrone, missione conclusa felicemente.

Nel 1951 gli squadroni si ridussero a due, di cui uno ebbe sede principale a Mogadiscio e quattro distaccamenti a Dusa Mareb, Gallacaio, Ischia Baidoa, Belet Uen¹⁶. Dal 1° luglio 1951 il 4° squadrone venne trasformato nella “1ª Compagnia carristi della Somalia”, dislocata tra Mogadiscio e Belet Uen, che riunì nei suoi ranghi il personale carrista, cui fu finalmente concesso di indossare nuovamente le fiamme rosso-blu. Il successivo 1° ottobre 1951, nell’anniversario della costituzione della Specialità, la Compagnia celebrò la ricorrenza con il tradizionale battesimo dei carri ed agli M3 Stuart del reparto furono attribuiti i nomi di Carristi caduti in guerra¹⁷.



Una colonna di autoblindo Staghound dello Squadrone "Novara"



Cartolina commemorativa dell'Arma di Cavalleria

Le compagnie fucilieri dei battaglioni di fanteria avevano in dotazione delle cingollette Universal Carrier (16 mezzi per battaglione). Altri mezzi blindati erano in

¹⁶ Il personale di Cavalleria proveniva rispettivamente dal 4° Reggimento "Genova Cavalleria", dal 5° Gruppo Esplorante Lancieri (denominazione dal 1946 al 1976 del 5° Reggimento "Lancieri di Novara"), dal 2° Reggimento di Cavalleria Blindata (poi Piemonte Cavalleria) e dal 3° Reggimento Cavalleria Blindata "Gorizia Cavalleria" (denominazione dal 1950 al 1958 del Savoia Cavalleria). Cfr. Parri M., "Tracce di cingolo", su http://www.assocarri.it/Storia/Storia_Parri.pdf, pagg. 158-159

¹⁷ Per dare un'idea dello spirito di corpo, i carristi avevano continuato ad indossare le mostrine della specialità ma "segretamente" appuntate, sul rovescio del colletto di giubbe e camicie. Cfr. Parri M., "Tracce di cingolo", su http://www.assocarri.it/Storia/Storia_Parri.pdf, pagg. 158-159

dotazione alla compagnia blindata dei Carabinieri con due plotoni di autoblindo T17E Staghound (8 mezzi) ed uno di cingollette Universal Carrier (6 mezzi).



Napoli: una cingolletta Universal Carrier mentre sta per essere imbarcata per la Somalia

Con la progressiva riduzione dell'impegno militare del Corpo di sicurezza, il personale rientrò in Italia, cedendo alle neocostituite forze armate somale molto materiale, tra cui la gran parte dei carri leggeri e delle autoblindo.

Oltre che le attività di controllo del territorio e dell'addestramento delle truppe somale, vi era però anche la necessità di garantire i collegamenti terrestri tra i vari insediamenti del Corpo di Sicurezza: toccò al personale dell'Esercito, in particolare ai genieri, il compito della costruzione di molte centinaia di chilometri di strade e di piste sterrate, con evidenti vantaggi anche per le popolazioni locali.

Importante fu infine il contributo dell'Esercito nell'organizzazione ed addestramento del personale del futuro esercito somalo che confluì nei quattro battaglioni denominati "Mogadiscio", "Belet-Uen", "Danane" e "Gal-Gato"¹⁸.

¹⁸ Tra gli ufficiali che svolsero il compito di addestrare il personale locale si distinse in particolare il capitano Gianfranco Chiti, singolare figura di uomo e di ufficiale. Veterano della seconda guerra mondiale, combattendo dopo l'8 settembre 1943 tra le file dell'esercito della RSI, pluridecorato ufficiale dei Granatieri, nel 1944 salvò dalla



Militari somali in addestramento al tiro con armi automatiche



Addestramento all'uso del telemetro

fucilazione nella zona di Alba e nel Torinese centinaia di ebrei e partigiani, tanto che il suo nome è iscritto nel «Libro dei Giusti» della sinagoga di Torino. Ciò nonostante, nel 1945 fu rinchiuso nel campo di concentramento degli Alleati a Coltano (Pisa) e processato, venendo poi assolto dalla commissione di epurazione. Reintegrato nei ranghi dell'Esercito Italiano, arrivò al grado di Generale di Brigata, ricoprendo negli anni successivi vari incarichi, tra cui quello di Comandante della Scuola sottufficiali dell'Esercito Italiano di Viterbo. Congedatosi nel 1978 entrò nell'Ordine dei frati Cappuccini venendo ordinato sacerdote nel 1982. Cfr. C. Conti, "Granatiere e gentiluomo: Gianfranco Chiti in Somalia", in *Il Granatiere*, gen./mar.2007 e apr./giu. 2007 ed il quotidiano *La Stampa* del 9 gennaio 2016, consultabile su <http://www.lastampa.it/2016/01/09/edizioni/verbania/cronaca/aperto-il-processo-di-beatificazione-per-il-generale-di-gignese-diventato-frate-cappuccino-R1dRVD6SFzAtHHWtdGenL/pagina.html> .



Artiglieri somali in addestramento con un obice da 100/17 della batteria italiana



Galcaio, 1953. Una compagnia del I Battaglione Somalo, con il Capitano Gianfranco Chiti, comandante della compagnia ed il Maggiore Elio Antenucci, comandante del battaglione

Già alla fine del 1951 ottenevano il grado di ufficiale una ventina di somali (alcuni dei quali avevano servito durante la Seconda Guerra Mondiale nel Regio Esercito con il grado di sciumbasci, il grado più alto riconosciuto ai militari coloniali, corrispondente a quello di maresciallo)

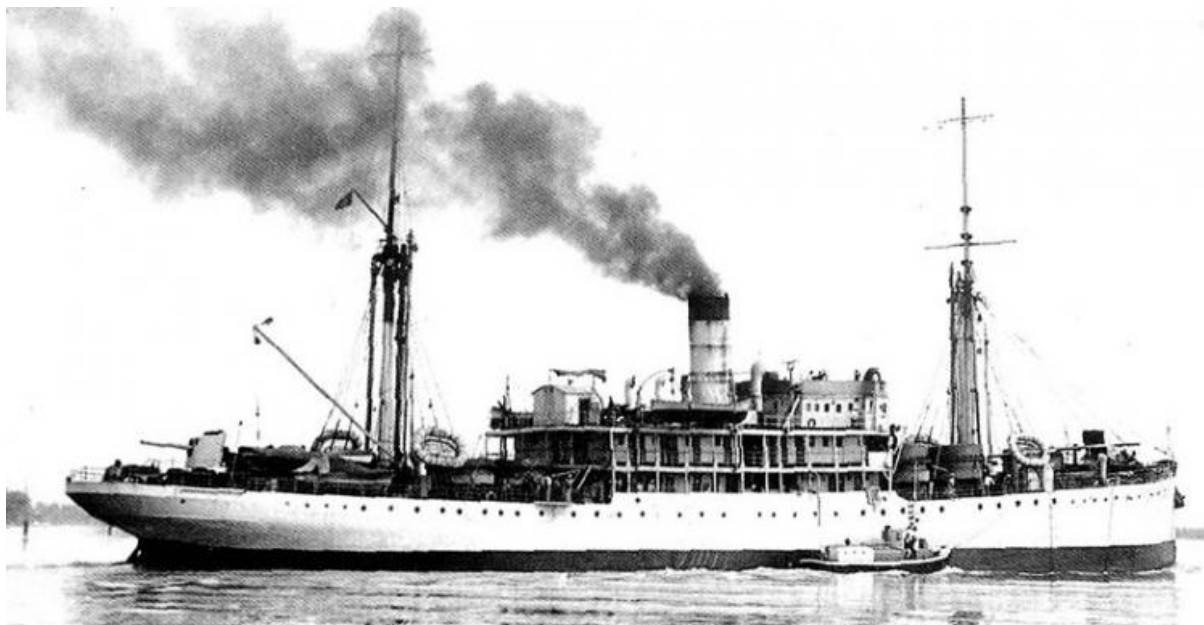
In attesa del passaggio di consegne ai neoufficiali somali, le truppe somale furono comunque sempre comandate da ufficiali italiani.

Il 12 aprile 1960 viene ufficialmente istituito l'Esercito nazionale somalo, al cui comando viene nominato il Ten. Col. Daud Abdullah (o Abdulle) Hersi.

Non si hanno notizie precise su eventuali caduti dell'Esercito durante la missione A.F.I.S., se non il decesso a Mogadiscio, il 13 maggio 1954, a seguito di malattia contratta in servizio, del maresciallo Vitantonio Sorino del Genio Pionieri.

La Marina

La Marina Militare, il cui comando si insediò nell'ex palazzo del Governatore, mise a disposizione del Corpo di Sicurezza soltanto una vecchia nave coloniale, il *Cherso*, al comando del Capitano di fregata Mario Signorini e con 125 uomini d'equipaggio, con base a Mogadiscio.



La nave coloniale Cherso

Ex nave da trasporto della Marina austro-ungarica, il *Cherso*, iscritto nel Naviglio Militare nel 1923, trasformato nel 1927 in nave coloniale, tornava così a navigare nell'Oceano Indiano, dove era già stato dodici anni prima, nel 1938, partecipando ad un'importante campagna idrografica in Somalia insieme con nave *Magnaghi*.

Il *Cherso*, arrivato il 4 aprile 1950 a Mogadiscio, che divenne la sua base, svolse per il Corpo di Sicurezza un servizio davvero breve, in quanto rientrò in patria e venne radiato il 30 giugno 1951, non essendo più in grado di navigare.

Secondo la testimonianza di un marinaio che vi era imbarcato, la situazione dell'ordine pubblico a Mogadiscio non doveva essere proprio tranquilla, se venivano spesso formate pattuglie di marinai che andavano in pattuglia a terra per sventare attacchi delle bande armate irregolari che facevano scorribande fino al porto, partecipando anche a diversi scontri a fuoco.

Nel 1953 arrivò in Somalia, dove si trattenne per alcune settimane, facendo scalo a Bender Kassim, Mogadiscio e Chisimaio anche un'altra unità della Marina, l'avviso-scorta *Altair*¹⁹.



L'avviso-scorta Altair

L'Aeronautica

Alquanto limitato fu, per evidenti motivi, l'impiego di mezzi e personale dell'Aeronautica nell'ambito del Corpo di Sicurezza. Complessivamente, infatti, operarono in Somalia circa un centinaio di militari dell'arma azzurra, che arrivarono in Somalia in due scaglioni, il primo partito tra il 5 ed i 6 febbraio 1950 a bordo delle navi *Assiria* ed *Auriga*.²⁰ Comandante era il Colonnello pilota Michele Palmiotti²¹.

¹⁹ Rientrata in Italia dopo circa tre mesi, portava con sé un insolito regalo della comunità italiana della Somalia, un cucciolo di leoncino subito battezzato con il nome della nave, cucciolo poi donato allo Zoo di Roma. Cfr. <http://www.archivioluca.com/archivio/jsp/schede/videoPlayer.jsp?tipologia=&id=&physDoc=40058&db=cinematografi-coCINEGIORNALI&findIt=false§ion=/>

²⁰ al 31.12.1955 risultano essere 100 esatti, che scendono progressivamente a 49 al 31.12.1958 ed a 30 al 30.6.1960.

²¹ Si avvicendarono al comando dell'Aerosomalia il Col. Michele Palmiotti (15.9.1949-18.08.1951), il Ten. Col. Alberto Scottu (18.8.1951-29.8.1952), il Ten. Col. Arturo Lauchard (29.8.1952-18-12.1953), il Ten. Col. Umberto Scapellato (18.12.1953-22.9.1955), il Ten. Col. Dino Mazzei (22.9.1955-15.5.1956), il Cap. Alfa Franchina (15.5.1956-18.12.1956) ed il Ten. Col. Girolamo Rosati (18.12.1956-30.6.1960)

I compiti principali erano infatti quelli di collegamento, trasporto ed addestramento, cui erano destinati fino ad un massimo di una decina fra Douglas C-47 *Skytrain* e C-53 *Skytrooper* (versione trasporto truppe del C-47), versioni entrambe universalmente conosciute con il nome di *Dakota*, e di sei Beechcraft C-45 *Expediter*²². Questi pochi e malandati velivoli riuscirono, nonostante tutto, a garantire il collegamento ed il servizio postale tra la capitale e ben altre sedici località: Alula, Baidoa, Bardera, Belet Uen, Bender Beila, Bosaso, Gallacchio (Rocca Vittoria), Candala, Chisimaio, Dusa Mareb, Eil, El Bur, Gardo, Lugh Ferrandi, Obbia, Scusciuban. Non fece mai parte dei mezzi assegnati all'Aeronautica, nell'ambito della missione A.F.I.S., il grande e sfortunato aereo da trasporto passeggeri BZ 308, che avrebbe dovuto garantire i collegamenti del personale A.F.I.S. con la madrepatria²³.



Tre Dakota all'aeroporto di Mogadiscio

Il 6 aprile 1953, un DC-53 in fase di atterraggio a Baidoa urtava con la ruota destra il Caporalmaggiore Francesco Satta, che, pur trasportato all'Ospedale di Mogadiscio con lo stesso velivolo, decedeva durante il volo per le ferite riportate²⁴.

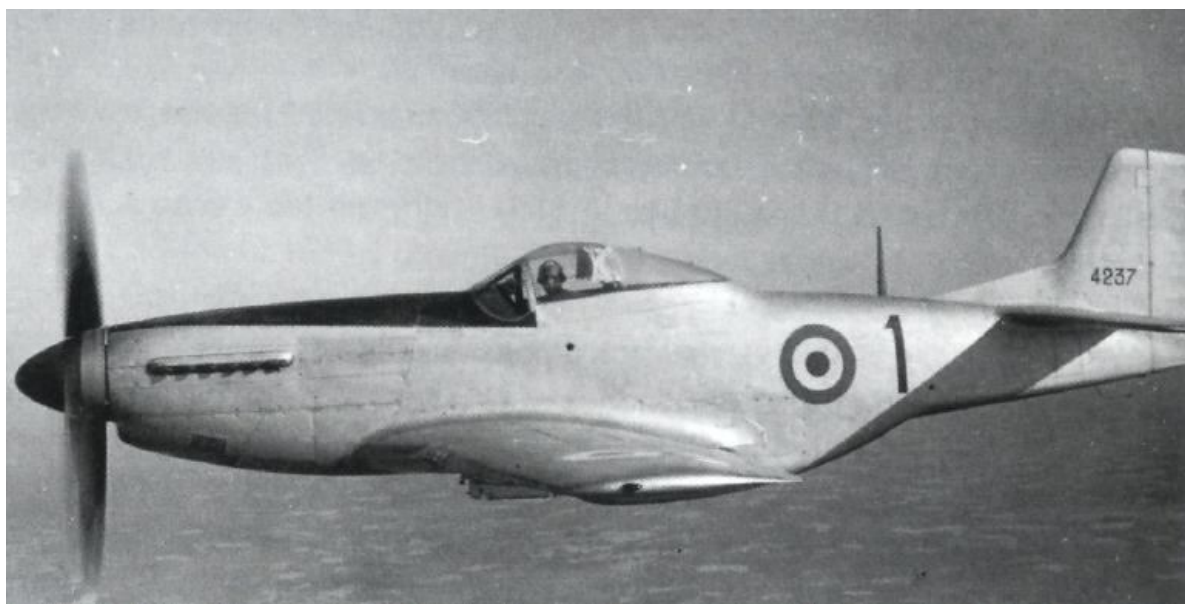
²² I velivoli da trasporto e collegamento avevano come identificativo ottico la sigla AS seguita, dopo la coccarda, da un numero

²³ L'unico esemplare di BZ-308 fu in dotazione allo Stato Maggiore dell'Aeronautica. Si veda, di V. Meleca, "Morte a Mogadiscio: la triste storia di un bellissimo aereo passeggeri", in <http://www.ilcornodafrica.it/st-melecabz308.pdf>

²⁴ Uno dei C-47 che parteciparono alla missione, quello con matricola MM 61770, rientrato in Italia nel 1954, scomparve in mare al largo di Brindisi il 20 gennaio 1960. Il relitto è stato ritrovato ed identificato nel 2010 Cfr.

Inizialmente furono inviati in Somalia, per eventuali interventi di polizia aerea, anche 4 caccia P51D *Mustang* (MM4237, MM4239, MM4250 E MM4259) del 4° Stormo caccia²⁵.

Dopo poche settimane dal loro arrivo, il 20 marzo 1950 fu perso in un incidente di volo l'MM4239, causando la morte del Sergente Maggiore pilota Bruno Munarin. Se si eccettua un'azione di mitragliamento per disperdere un gruppo di somali armati nei pressi di Vittorio d'Africa, non vi furono altri interventi, per cui, constatata l'inutilità della loro presenza, dopo circa un anno e mezzo, nel giugno 1951 furono fatti rientrare in Italia. I tre velivoli superstiti, smontati, rientrarono in Italia nel giugno 1951 a bordo della motonave *Portorose*²⁶.



Il P-51D Mustang n. 1 in volo

Dall'aprile 1954 al settembre 1957 per l'identico tipo di missione furono utilizzati due North American T-6H *Texan*, di cui uno, pilotato dal comandante del contingente dell'Aeronautica Militare in Somalia, Tenente Colonnello Dino Mazzei, precipitò il 15 maggio 1956 durante un giro di ispezione nei pressi di Alula, causando la morte del pilota, mentre l'altro (MM53798, n. 9 in fusoliera), a causa della presunta obsolescenza della cellula e dell'usura del propulsore fu radiato a Mogadiscio il 30 settembre 1957 e abbandonato in loco²⁷.

<http://www.marcosieni.it/?download=DOUGLAS%20C-47.pdf>. e <http://www.vfrmagazine.net/aerei/c47-61770-il-grande-nulla/>

²⁵ Come per i *Texan* che li sostituirono, anche i *Mustang* del Corpo di Sicurezza non ebbero in fusoliera le insegne di reparto ma solo un identificativo ottico con una semplice numerazione progressiva da 1 a 4.

²⁶ Nel 1962 8 P-51D *Mustang* dell'AMI furono ceduti alla Somali Air Force, costituendo così la prima squadriglia da caccia.

²⁷ Secondo talune fonti, il *Texan* fu acquistato come rottame da alcuni mercenari sudafricani, rimesso in condizioni di volare ed utilizzato in Biafra nel 1969.



Nel cielo somalo il Texan n.8 ripreso dal n. 9

Furono utilizzati, con immatricolazione civile, anche cinque Stinson L-5 *Sentinel* (prima tre dal 1950 al 1951, sostituiti poi, dal 1954 al 1957, da altri due), ai quali fu riservato il doppio compito di addestramento basico e MEDEVAC²⁸.



1956: uno Stinson Sentinel con i primi 4 aspiranti piloti somali

²⁸ La sigla MEDEVAC, contrazione di “MEDical EVACuation” indica mezzi ed organizzazioni impiegati per l’evacuazione di feriti od ammalati ed il loro trasporto in ospedale e posti di primo soccorso.

In quest'ultimo caso era stato previsto un allestimento per l'eventuale trasporto di un ferito in barella. L'addestramento del personale di volo e tecnico somalo fu effettuato non solo in loco, ma anche in Italia.

Per alcune fonti, durante il periodo di attività del Corpo di Sicurezza sarebbero giunti in Somalia anche alcuni Piaggio P-148 per avviare l'attività di volo dell'aeroclub di Mogadiscio e per un'eventuale addestramento basico di piloti somali. Altre fonti, secondo noi più attendibili²⁹ indicano invece l'anno 1962 come data in cui alla Somali Air Force siano stati ceduti 8 esemplari di questo velivolo.

Oltre ai già citati Mazzei, Munarin e Satta, l'Aeronautica ebbe anche un'altra vittima, l'Aiutante di battaglia pilota Felice Sozzi, dopo essersi esibito ai comandi del suo *Mustang* alla manifestazione aerea del 20 luglio 1950 a Mogadiscio, ebbe un malore, decedendo in ospedale il 25 ottobre 1950.

Purtroppo l'esiguità del personale specialista di manutenzione e la mancanza di pezzi di ricambio fecero sì che molti degli aerei furono ben presto non in grado di volare, venendo quindi abbandonati. Alla cessazione della missione A.F.I.S. e del Corpo di sicurezza risulterebbero ceduti alla neocostituita Somali Air Force da tre a sei C-47 *Dakota* e da quattro a sei C-45 *Expediter*³⁰.



Un Beechcraft C-45 Expediter

Durante tutto il periodo della missione A.F.I.S., i piloti italiani volarono per complessive 10.751 ore, in condizioni operative davvero difficili per il clima e per il carente sistema logistico.

²⁹ Cfr. <http://www.museopiaggio.it/collezioni/p-148/> sito ufficiale della casa costruttrice.

³⁰ L'11 luglio 1960 il C-45 ex MM61724, ceduto dall'Italia all'aeronautica militare somala e pilotato dal capitano Ahmed Sceik Sao scomparve in mare tra Hargheisa ed Aden. A bordo vi erano anche due uomini di equipaggio e cinque passeggeri.

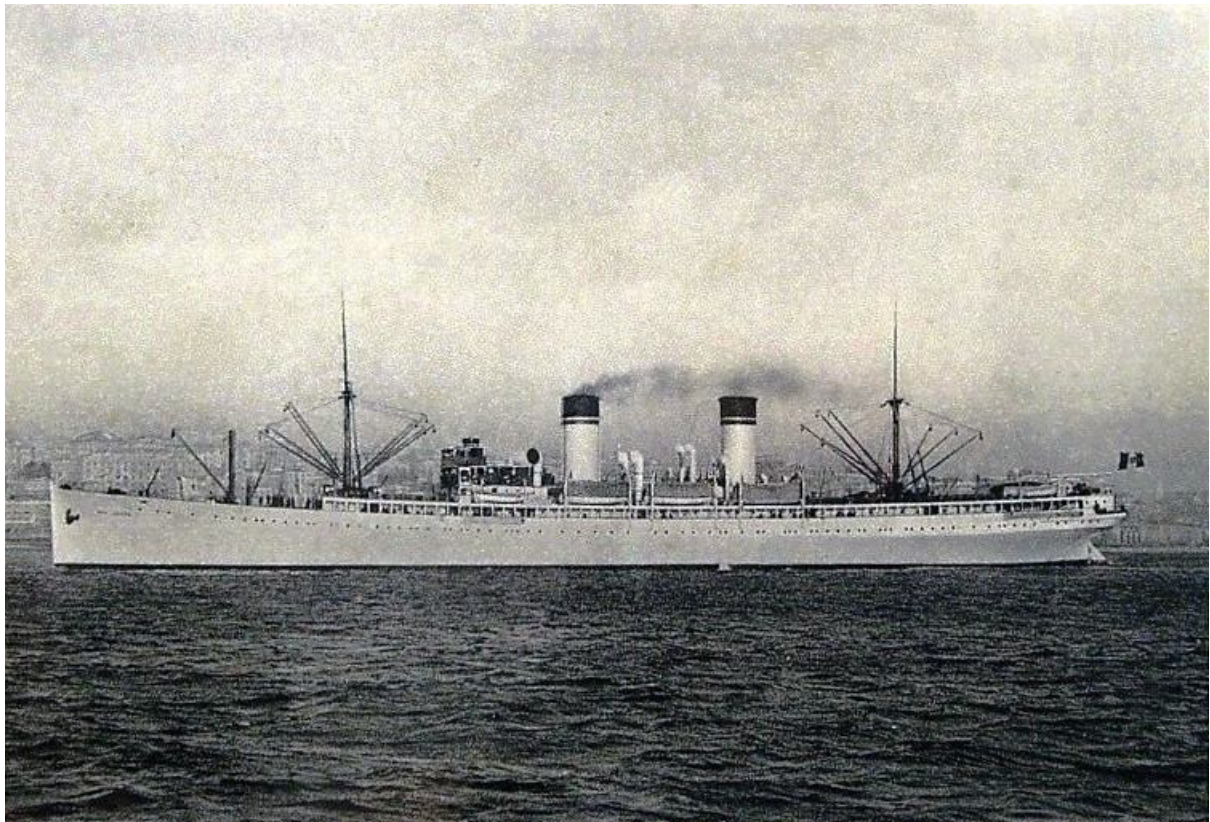
Le forze di polizia: Carabinieri e Guardia di Finanza

Circa le forze alle quali era attribuito il doppio compito di garantire la sicurezza sotto il profilo civile, penale e dell'ordine pubblico e di formare il personale locale che avrebbe dovuto, in prospettiva, svolgere i compiti sopra accennati, non è chiaro se il Corpo di Polizia della Somalia, posto sotto il comando del Comandante del Gruppo Carabinieri Somalia, avesse competenze anche per il personale della Guardia di Finanza, oppure se quest'ultima avesse un'autonoma linea di comando.

I Carabinieri, per il loro doppio ruolo istituzionale, dipesero inizialmente, per i compiti militari, dal Comando del Corpo di Spedizione (poi Comando Corpo di Sicurezza), mentre per quelli di polizia civile erano alle dirette dipendenze dell'Amministratore.

L'Arma inviò in Somalia, all'inizio della missione, un battaglione motoblindato e due compagnie autoportate, inizialmente inquadrati, come detto, nel Corpo di Sicurezza.

Imbarcati su un paio di navi, tra cui i piroscafi *San Giorgio* e *Giovanna C.*, il loro arrivo nel Corno d'Africa non fu dei più semplici: infatti, invece di sbarcare a Mogadiscio, era stato deciso di puntare su Bender Cassim (attualmente chiamata Bosaso), località situata nell'estremo nord della Somalia, affacciata sul Golfo di Aden.



Il piroscafo San Giorgio, una delle navi sulle quali era imbarcato il contingente dei Carabinieri

Qui, però, il locale personale portuale rifiutò di intervenire ed allora dalla nave scese in acqua un nucleo di sommozzatori che, raggiunta a nuoto la riva, si spostarono nel

vicino porto dove riuscirono ad impadronirsi di alcuni natanti, con i quali fu poi effettuato il trasbordo di personale, mezzi e materiali

Nell'arco di pochi mesi i carabinieri si resero autonomi dal Corpo di Sicurezza e, con 521 militari, organizzati in un un Comando di Gruppo, due Comandi di Compagnia Territoriale, quattro Comandi di Tenenza, un Reparto Comando Polizia somala (da cui dipendevano il Reparto celere di Polizia somala e 13 Stazioni Territoriali con personale esclusivamente somalo), costituirono il Gruppo Carabinieri, al comando prima del tenente colonnello Raoul Brunero (fino al 26 luglio 1952) e successivamente dei pari grado Umberto Ripa di Meana (fino al 16 maggio 1956) ed Alfredo Arnera (fino al 5 giugno 1958), con il compito di sostituire le forze di polizia britanniche ed addestrare quelle somale. Vanno inoltre aggiunti i 24 Carabinieri, (un ufficiale, tre sottufficiali e 20 militi) del Comando Carabinieri dell'Aeronautica Militare. Eccezion fatta per il personale preposto all'addestramento dei militari somali, il resto dei carabinieri fu dislocato in 33 piccoli presidi fissi lungo il confine con l'Etiopia.

Nel 1952, il Gruppo Carabinieri cambiò denominazione, assumendo quella di Corpo di Polizia della Somalia, con un organico di 275 nazionali e 1925 somali.



Distintivo e stemma del Corpo di Polizia della Somalia

Nel 1956 vi fu il progressivo passaggio di consegne al personale somalo, consentendo ai carabinieri di rientrare progressivamente in Italia (anche se nei primi mesi dello stesso 1956 si costituì in Somalia, con personale proveniente dalla nostra Nazione, uno Squadrone blindo-corazzato, unico reparto militare rimasto a rappresentare, a parte la rete di comandi territoriali di polizia affidati in gran parte ai somali).

Il passaggio di consegne si concluse formalmente il 14 dicembre 1958 con la nomina a comandante delle Forze di Polizia del tenente colonnello somalo Mohamed Abshir Mussa, ma un piccolo nucleo di 51 carabinieri rimase nella ex colonia fino al dicembre 1959 per la protezione del personale civile dell'Amministrazione Fiduciaria Italiana.



Mogadiscio 1960: il passaggio di consegne dai Carabinieri alla Polizia somala

Durante la loro attività in Somalia, i Carabinieri ebbero tre caduti, i Marescialli Flavio Salacone e Giuseppe Cavagnero ed il Carabiniere Luciano Fosci³¹.

In quanto alla Guardia di Finanza il contingente, che aveva il compito di creare un'organizzazione, interamente composta da somali, in grado di svolgere un'efficace tutela delle norme di carattere fiscale ed economico, fu davvero esiguo, essendo

³¹ Il Maresciallo Salacone ed il Carabiniere Luciano Fosci furono uccisi il 1° agosto 1952 a Chisimaio da un gruppo di somali del movimento SYL-Somaly Youth League. Entrambi sono stati decorati di Medaglia d'Oro al Merito Civile. Il Maresciallo Capo Giuseppe Cavagnero perse la vita il 22 marzo 1959 a Mogadiscio, nel tentativo di salvare in mare un altro militare. E' stato decorato con la Medaglia d'Argento al Merito Civile.

composto da soli 4 ufficiali³², 15 sottufficiali e 16 finanzieri, al comando del Capitano Augusto de Laurentiis.

Ovviamente, la creazione di tale organizzazione andava implementata con uno specifico addestramento del personale locale, nonché con la stesura di una serie di norme in materia fiscale e finanziaria.

Il compito terminò nel 1956, quando il servizio di vigilanza finanziaria fu affidato direttamente a personale somalo, ma i nostri militari continuarono ad assistere la struttura così creata fino ai primissimi anni '90 del secolo scorso, anche mediante la partecipazione di alcune decine di allievi ufficiali somali presso l'Accademia e la Scuola di Polizia Tributaria in Italia.



Scudetto da braccio della Guardia di Finanza in Somalia

Non risulta invece che alla missione abbia partecipato personale del Corpo delle Guardie di Pubblica Sicurezza (oggi Polizia di Stato), presente invece in quel periodo in Eritrea. Secondo taluni, non è però escluso che in seno all'Amministrazione Fiduciaria Italiana abbia operato qualche agente di PS, non in divisa ma in borghese, con il compito principale di preparare l'ufficio politico della futura polizia Somala. Non vi sono però conferme di ciò. E' possibile che qualcuno sia stato tratto in inganno dalle denominazioni utilizzate per i Carabinieri ("Corpo di Polizia della Somalia") e per la scritta sui distintivi ("Polizia Somalia"), come è possibile vedere dalla foto più sopra riprodotta.

Solo un accenno, infine, per quel che riguarda la Croce Rossa Italiana: non vi sono notizie circa l'eventuale presenza di personale del suo Corpo Militare ausiliario delle Forze Armate in Somalia durante la missione A.F.I.S., che operò invece dal 16

³² Nel 1954 comandò il nucleo della GdF il Colonnello Giuseppe Massaioli, nel 1962 diventò il 18° Comandante Generale della Guardia di Finanza.

ottobre 1951 al 30 gennaio 1955 in Corea, non lontano da Seul, con un ospedale da campo, contrassegnato con il numero 68 (“M.A.S.H. 68”).



Nastrino del Corpo di Sicurezza della Somalia

Fu utile il Corpo di Sicurezza?

A distanza di oltre mezzo secolo da quando cessò la missione del Corpo di Sicurezza, riteniamo che la sua utilità sia stata davvero innegabile.

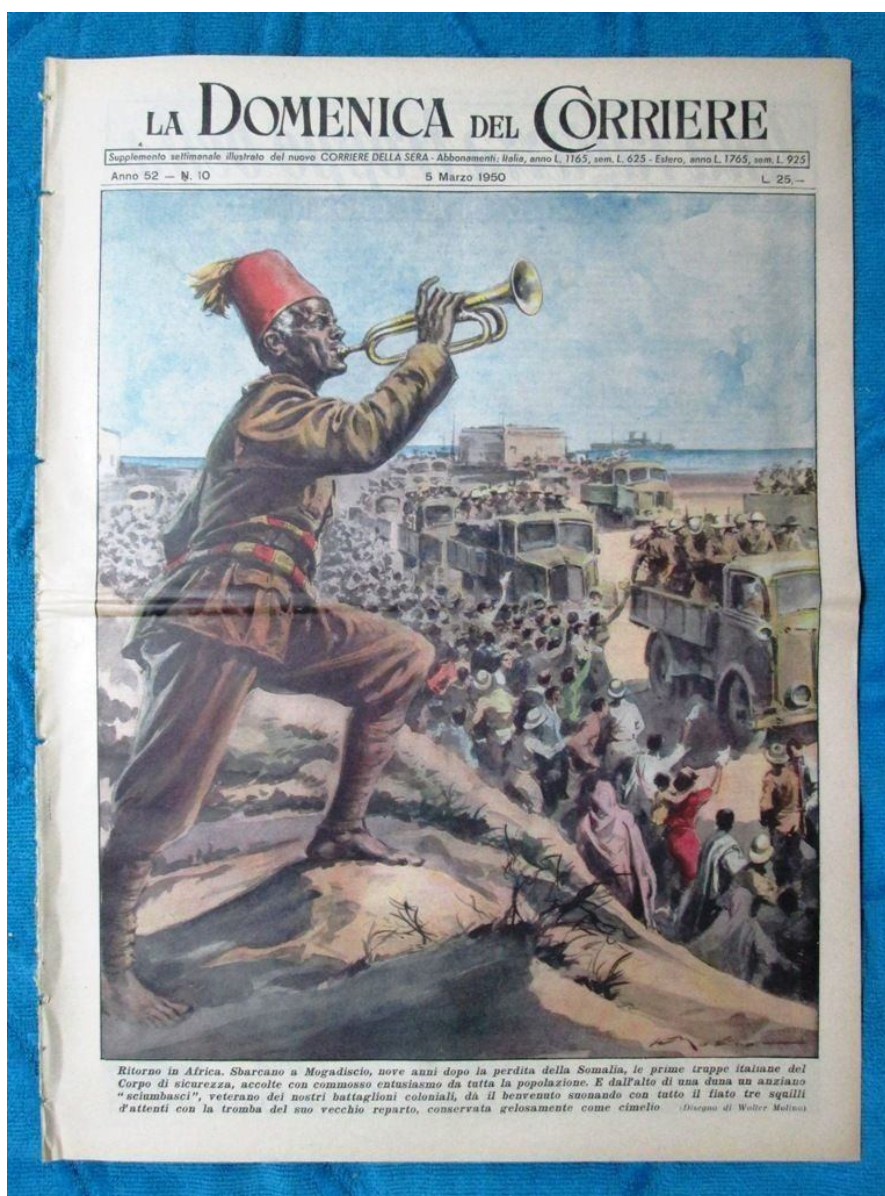


Mogadiscio, 28 giugno 1960: alla presenza dell'ambasciatore Mario Di Stefano, ultimo amministratore dell'A.F.I.S., e del Tenente Colonnello Girolamo Rosati, ultimo comandante dell'Aeronautica in Somalia, rientra in Italia l'ultima bandiera del Corpo di Sicurezza rimasta in Somalia, quella dell'Aeronautica.

Era passato solo un lustro dalla fine della guerra che aveva visto l'Italia sconfitta e, ciò nonostante, fu l'O.N.U. (alla quale, ricordiamo ancora, l'Italia non era ancora stata ammessa) a chiedere un nostro intervento anche militare.

Fu quindi l'occasione per verificare se le nostre Forze Armate erano in grado di svolgere quanto meno il presidio ed il controllo di territori in cui, tra l'altro, la nostra presenza non era gradita da una parte della popolazione.

Limitandoci a quello che fu l'aspetto militare della missione A.F.I.S., l'esperienza fu nel complesso molto positiva, anche se non vanno dimenticati alcuni aspetti negativi, innanzitutto legati all'obsolescenza dei mezzi aerei, navali³³ e terrestri impiegati in quel lontano teatro. Non è retorico affermare che fu l'elemento umano a consentire di superare tutte le difficoltà che ne derivarono. In secondo luogo, un altro problema fu quello economico-finanziario, che costrinse il Governo Italiano a ridurre già nei primi due o tre anni il contingente militare.



La copertina della Domenica del Corriere del 5 marzo 1950

Forse, se l'Esercito, l'Aeronautica ed i Carabinieri avessero potuto svolgere più a lungo i loro compiti, soprattutto quelli addestrativi a favore del personale militare e di

³³ Si pensi soltanto che la gran parte delle navi che nel 1950 trasportarono in Somalia il nostro contingente andò alla demolizione nei due o tre anni successivi.

polizia somalo (come confermano i risultati ottenuti con i cadetti somali inseriti nei corsi delle Accademie delle nostre Forze Armate e della Guardia di Finanza), si sarebbero potute creare le condizioni per una effettiva e duratura costruzione di un sentimento nazionale locale, cosa che invece -e purtroppo- non è stato, come l'attuale situazione della Somalia dimostra abbondantemente³⁴.

Bibliografia essenziale

BODO Riccardo, "Tracce postali del Corpo di Sicurezza", in *L'Arte del Francobollo*, n. 42, dicembre 2014.

BIGONCIARI Elena, "Il Corpo di Sicurezza Per la Somalia 1950-1960", in *Storia Militare* n. 134, novembre 2004

BRONCHINI Silvano, "Sotto la Croce Del Sud", Ufficio Storico Aeronautica Militare Italiana, 2006

CERAVOLO Francesco Maria, "L'impegno militare italiano nell'ambito della missione A.F.I.S. 1949-1960", Graficaelettronica, 2012

CONTI Claudio, "Granatiere e gentiluomo: Gianfranco Chiti in Somalia", in *Il Granatiere*, gen./mar.2007 e apr./giu. 2007

MORONE Antonio, "L'ultima colonia. Come l'Italia è tornata in Africa (1950-1960)", Laterza, Roma-Bari, 2011

PASQUALINI Maria Gabriella, "Missioni dei Carabinieri all'estero 1936-2001", Ente Editoriale per l'Arma dei Carabinieri, 2002

PIGNATO Nicola "Dalla Libia al Libano", Scorpione, 1990

PIZZUTI Mario, "Fiamme gialle in Africa", Comando Generale Della Guardia Di Finanza, 1974

³⁴ Emblematiche a tal proposito le parole dell'ultimo ambasciatore italiano a Mogadiscio, Mario Sica, rimpatriato nel 1991 dopo lo scoppio della guerra civile, che prende in esame l'attività svolta dagli italiani negli anni Cinquanta con queste parole: *"In fondo, se l'Italia [...] ha lasciato sola la Somalia, ciò si deve, credo, a un'immaturità dell'Italia stessa. Non avevamo alcuna esperienza di guida di un altro Paese all'autogoverno e poi all'indipendenza. Ci è toccato, nel 1950, il Paese certamente più difficile."* Cfr. Sica M. "Operazione Somalia", Marsilio, 1994, p. 235.