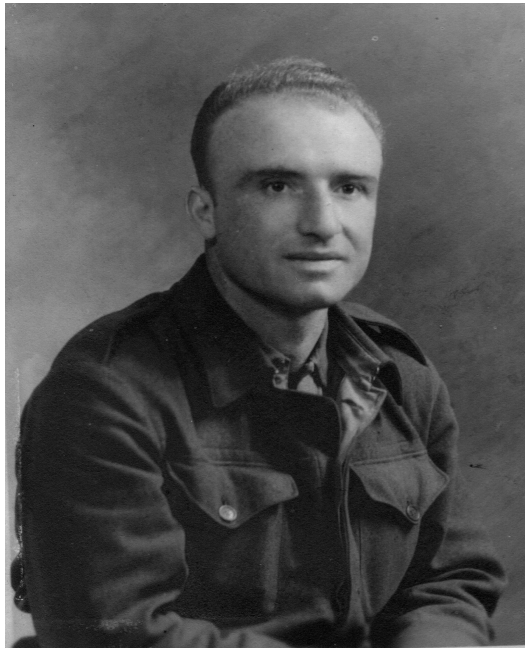




IL MARINAIO **PIETRO TURI**
DALL'AFFONDAMENTO DELL'INCROCIATORE
COLLEONI ALLA PRIGIONIA IN **INDIA** ED
INGHILTERRA



Non si può affermare che *Pietro Turi* abbia avuto una vita facile o monotona. Nacque a Castellammare di Stabia il 18 ottobre 1919 da *Riccardo* e da *Carolina Vitaglione* a Via Tavernola (ora Via Don Minzoni) n. 26. Ebbe un fratello di nome *Michele* e tre sorelle: *Rosa*, *Anna* e *Maria*.

Come alcuni suoi coetanei, ebbe la fortuna, per l'epoca, di conseguire la licenza elementare. Nonostante, avesse un certo titolo di studio rispetto all'analfabetismo imperante, come mestiere scelse di fare il barbiere. Non appena compì gli anni, fu richiamato nella Regia Marina il 31 agosto del 1939. Dal foglio matricolare si apprende che era alto 1,67 metri, roseo di carnagione e con i capelli biondi. Dopo il periodo di addestramento a Maridepocar Taranto, fu imbarcato come Marinaio S.V. (Servizi Vari) e con la matricola 99993 sull'incrociatore

Colleoni appena rientrato dalla Cina. L'incrociatore *Bartolomeo Colleoni* era una bella ed elegante unità che, però, rivelò alcuni inconvenienti durante la battaglia.

Agli inizi degli anni '30 entrarono in servizio quattro incrociatori progettati da Generale del Genio Navale *Giuseppe Vian* e cioè: *Alberto da Giussano*, *Alberigo da Barbiano*, *Giovanni delle Bande Nere* (costruito a Castellammare di Stabia) e *Bartolomeo Colleoni*.

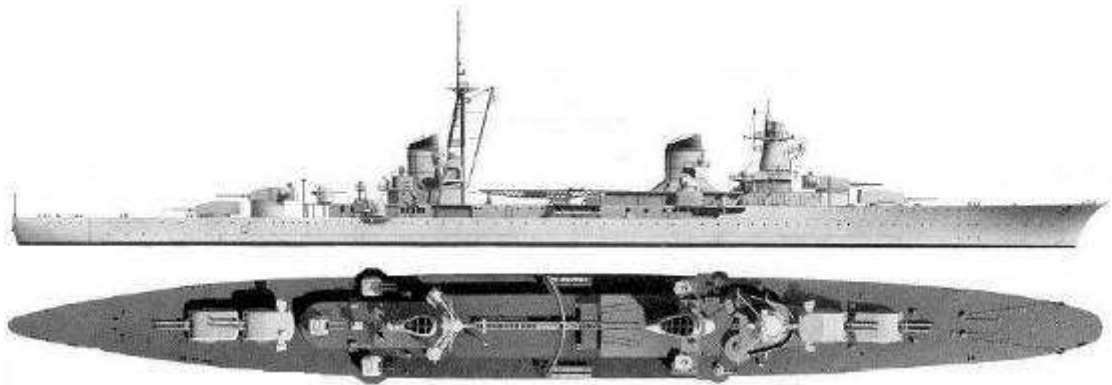


Incrociatore Bartolomeo Colleoni- motto: "Veloce e Veemente"

Secondo una concezione dell'epoca e per contrastare la flotta francese, ipotetica futura nemica, le navi furono costruite privilegiando la velocità alla protezione. La protezione subacquea era inesistente per cui le quattro unità furono tutte affondate da siluri che esplosero sotto la linea di galleggiamento.

Tali unità vennero classificate come Incrociatori leggeri. Lo scafo era sottile e di forma slanciata e, longitudinalmente, era caratterizzato da due ponti continui (di coperta e di primo corridoio) e due ponti parziali, nonché un castello a prua, un cassero a poppa ed una tuga centrale.

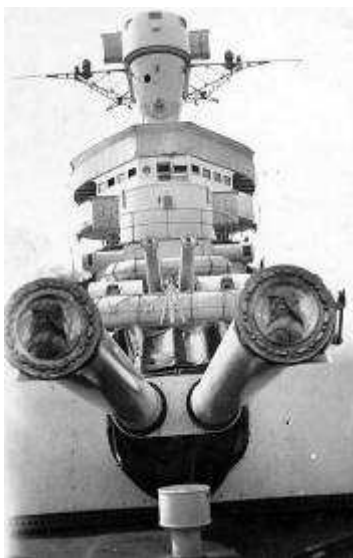
Profilo e vista in pianta



dell'incrociatore

Due fumaioli ovalizzati e due alberi tetrapodi erano a proravia e poppavia dei fumaioli. Vi era un hangar per il ricovero di due idrovolanti (tipo Cant 25 AR e poi IMAM Ro43) catapultabili con una struttura prodiera tipo Magaldi sistemata sul ponte secondo l'asse longitudinale della nave. L'aereo ivi sistemato oltre ad essere influenzato dal mare grosso, era anche di impaccio ai cannoni prodieri.

Il *Colleoni* fu costruito nei Cantieri Ansaldo di Genova, varato il 21 dicembre 1930 e consegnato alla Regia Marina nel febbraio del 1932; aveva come motto: "Velocemente e Veemente" ed ebbe la bandiera di combattimento dalla città di Bergamo. Con un dislocamento a pieno carico di 6.954 tonnellate, era lungo 169,0 metri, largo 15,5 e con un'immersione di 5,3 metri. L'apparato motore era composto da 6 caldaie a tubi d'acqua tipo Yarow-Ansaldo e 2 gruppi di turbine Belluzzo; la potenza era di 95.000 hp e sviluppava una velocità di 37 nodi. La protezione, scarsa, era formata da lamiere di acciaio Terni di 20 mm orizzontalmente e 24 verticalmente fino al galleggiamento, mancante nella parte immersa dello scafo detta "opera viva".



L'armamento era formato da 8 cannoni da 152/53 mm in 4 torri; 6 cannoni da 100/47 mm in 6 complessi binati; 8 mitraglie antiaeree da 37/54 mm. e 8 da 13,2 mm.; 4 tubi lanciasiluri da 533 mm. in 2 complessi binati; attrezzature per la posa di campi minati. L'equipaggio era di 19 ufficiali e 488 sottufficiali e marinai.

Entrato in servizio nel 1932 il *Colleoni* effettuò diverse crociere e scorta piroscafi; nell'ottobre del 1936 si recò a Barcellona per la protezione di nostri connazionali durante la guerra civile spagnola. Nel 1938 fu inviato in Cina per sostituire, nel servizio stazionario in Estremo Oriente, l'incrociatore *Raimondo Montecuccoli*. Nel 1939 scoppiata la seconda guerra mondiale con l'attacco della Germania alla Polonia, la nave fu richiamata in patria. Dall'entrata in guerra dell'Italia (10 giugno 1940) e fino al suo affondamento (19 luglio dello stesso anno) il *Colleoni* partecipò a 3 missioni per ricerca navi nemiche; 2 per protezione convogli (piroscafo *Esperia* e M/n *Victoria*) ed 1 per la posa di campi minati.



Cap.Vasc. Umberto Novaro

Il 19 luglio 1940 la nave al comando del Capitano di Vascello *Umberto Novaro*, lasciò Tripoli per dirigersi a Lero unitamente all'incrociatore *Giovanni delle Bande Nere*. Il comando di questa formazione composta dai due incrociatori era affidato all'Ammiraglio di Divisione *Ferdinando Casardi* imbarcato sul *Bande Nere*. Ma a sei miglia da Capo Spada, punta nord-ovest dell'isola di Creta, la formazione delle due navi fu intercettata da una formazione navale inglese composta dall'incrociatore *Sydney* e dai cacciatorpediniere *Hyperion*, *Ilex*, *Hero*, *Hasty* e *Havock*,

I due incrociatori non avevano potuto, precedentemente, catapultare gli aerei che avevano a prora per una ricognizione, sia perché il mare era grosso e sia perché non potevano sostare per ripescarli in quanto i sommergibili nemici erano sempre in agguato; le due unità si limitarono a navigare zigzagando a 25 nodi.

Il Colleoni colpito e sbandato a sinistra



Le navi inglesi subito aprirono il fuoco e, benché avessero cannoni da 120 mm rispetto ai 152 mm degli incrociatori italiani, senza adeguata protezione verticale, il *Sydney* riuscì a colpire il *Bande Nere* che reagì al fuoco ma, purtroppo senza alcun risultato. Dopo circa una ora di scambi di colpi,

il *Colleoni* fu colpito all'apparato motore ed al timone, rimanendo immobile, ciò nonostante continuò a sparare con i cannoni da 100 mm. manovrati a mano per la conseguente avaria degli impianti.

Il *Bande Nere*, riuscito a sfuggire al *Sydney* che era rimasto senza munizioni, ebbe la possibilità di rientrare a Bengasi.

Il *Colleoni* rimase in balia delle navi inglesi che concentrarono tutte le artiglierie su di esso, che continuava a sparare. Un altro colpo colpì la sala macchine ed il fumo invase tutti i locali sottocoperta. Erano stati colpiti i locali caldaie 5 e 6 con la fuoriuscita di vapore surriscaldato dal il collettore principale di vapore.

L'incrociatore italiano, ormai in fiamme ed in balia delle onde era un relitto galleggiante, senza più governo, ricevendo continue bordate.



L'incrociatore con la prora asportata

La nave aveva già la prua immersa, quando un'altra salva di cannonate distrusse completamente la parte prodiera. Alle ore 8,30 i cacciatorpedinieri *Havack* e *Ilex* completarono l'opera con il lancio di altri siluri. Il *Colleoni* con l'acqua che arrivava alla coperta, sbandò sul lato sinistro e scomparve negli abissi dell'Egeo a 5 miglia da Capo Spada dell'isola di Creta.

Molti gli episodi di eroismo ed altruismo che solo tra la gente di mare si avverano. Alcuni noti, altri sconosciuti. Si riportano alcuni che sono giunti fino a noi per le decorazioni al valore ricevute dai singoli marinai. Ma le decorazioni non sono esaustive.



Il Comandante dell'unità Capitano di Vascello *Umberto Novaro*, nonostante ferito gravemente, si prodigò per il salvataggio dell'equipaggio, mentre la nave si inabissava con la bandiera spiegata. Deciso ad affondare con la sua nave. I suoi ufficiali - tra cui il Capitano del Genio Navale *Alberto Cristofanetti* di Roma, anch'egli ferito - gli infilarono, a forza, un salvagente e lo spinsero in mare. Raccolta dalla nave inglese, moriva dopo due giorni di sofferenze e fu successivamente sepolto ad Alessandria con gli onori militari. Gli fu conferita una Medaglia d'Oro al Valor Militare. (1)

Il Capo telemetrista di 1° Classe *Giovanni Agnes*, benché gravemente ustionato, si recò in plancia tra le fiamme e lo scoppio delle granate, per distruggere documenti segreti, collaborato dal Tenente di Vascello *Francesco Lapanse* di Visignano d'Istria. . Travolto in mare e salvato dagli inglesi, fu da questi internato in un campo di concentramento indiano a Ranghar; il 29 ottobre dello stesso anno morì soffocato in un cunicolo scavato per favorire la fuga di molti suoi compagni. Gli fu conferita una Medaglia d'Oro al Valor Militare. (2)

Il Tenente di Vascello *Eugenio Bellini* di Capua, benché gravemente ferito ad un braccio, abbandonò la nave solo quando i suoi marinai si misero in salvo sulle scialuppe di salvataggio. Non riuscì a salvarsi, invece, il Sergente Rt *Mario Dotti* di Noceto (Parma) che scomparve in mare. Il



Capo Rt di 1° Classe *Giovanni Snichelotto* di S.Vito di Leguzzano (Vicenza), ferito in più parti del corpo, rimase al suo posto fino all'affondamento; costretto ad imbarcarsi su nave ospedale, ivi moriva per la gravità delle ferite. Invece il Cannoniere *Quarto Vicario* di Cervia, morì annegato perché si gettò dal cacciatorpediniere inglese che lo aveva raccolto per tentare di fuggire sulla vicina costa. Il 2° Capo Cannoniere *Pietri Zaccaria* di Cisternino (Brindisi), addetto agli impianti dei cannoni da 152/53 mm., non volendo abbandonare la nave, fu calato dai suoi compagni in una scialuppa ma, un colpo di mare lo gettò in mare facendolo scomparire tra i gorgogli della nave che si inabissava. Il Marinaio Meccanico *Carmelo Pellegritto* di Catania, ferito, si prodigò ad aiutare i compagni rifiutandosi di essere aiutato a porsi in salvo. Il Tenente Medico *Adolfo Piccinno*, dopo lunga permanenza in acqua, non appena raccolto, rifiutò di essere medicato per primo e si prodigò ad aiutare gli altri marinai. Il Capo Meccanico di 3° Classe *Filiberto Salvi* di Perugia, abbandonò il locale caldaie solo quando tutti i fuochisti si erano allontanati. Alcuni marinai , invece di lasciarsi aiutati dagli inglesi a



Giovanni Agnes

salire a bordo, si allontanarono a nuoto per tentare di raggiungere una vicina isoletta. Ci riuscirono: il Sottocapo Rt *Augusto Belli*, il Marò *Giuseppe Da Mele*, il Sottocapo Cannoniere *Giuseppe Manni* di Terni, il Nocchiere *Antonio Paldulfo* di Palermo. Morirono annegati, dopo 24 ore di nuoto, il Cannoniere *Ciro Avemaria*, il Marò *Guglielmo Marek* di Pola, il Marò *Marcello Varan* di Cittanova.

Il Tenente del Genio Navale *Fernando Voltolini* di Massa Carrara, si prodigò, nella prima fase della battaglia a rimettere in moto la parte di apparato motore non danneggiato fino a quando ricevette l'ordine di abbandonare la nave. Non ce la fecero il Sergente Meccanico *Domenico Bilet* ed il Tenente del Genio Navale *Rinaldo Busacchi*.



(L'incr. Sidney ed il Ct. Hyperion)

Il Direttore di tiro Sottotenente di Vascello *Massimo Adrower*, interrotta da colpi avversari la trasmissione, diresse con mezzi manuali i tiro dei cannoni da 100/478, aiutato dal Sottocapo Cannoniere *Adelbardo Baldin*, addetto agli impianti da 100/47 mm, che morì al posto di combattimento, con il Cannoniere *Angelo Franceschini* di Bisceglie. Il Capo Cannoniere di 2° Classe *Michele Liuzzi* di Taranto, ferito in più parti del corpo, dopo essere stato salvato dalla nave nemica, pretese che fossero curati prima i suoi compagni, così il 2° Capo Cannoniere *Ferdinando Natrella* di Lecce. Particolarmente attivo fu il Tenente Cappellano don *Augusto Bianco* che rincuorò i suoi uomini fino al salvataggi.

Le operazioni di salvataggio dei naufraghi del *Colleoni*, ad opera dei cacciatorpediniere inglesi (furono salvati 525 marinai) cessarono quando furono avvistati nel cielo gli aerei italiani, avvisati in tempo dall'Ammiraglio *Casardi* ma giunti in ritardo sullo scacchiere della battaglia. Comparvero solo 6 bombardieri S-81 e 6 trimotori SM79.

Gli inglesi sospesero la loro opera umanitaria e solo il Ct *Havock* subì un lieve danno alle caldaie. Intanto gli altri naufraghi del *Colleoni* iniziarono una triste odissea nel Mar Egeo su scialuppe e galleggianti improvvisati. Caddero in combattimento e riposano in fondo all'Egeo, 4 ufficiali, 17 sottufficiali e 100 sottocapi e marinai comuni. Si sospettò che gli inglesi già conoscessero la rotta delle navi ed avessero preparato un agguato (3)

Pietro Turi, scaraventato in mare dalle esplosioni, issatosi su di una scialuppa di salvataggio, assieme ai suoi compagni, peregrinò per ben 9 giorni in mare in balia delle onde fino quando fu salvato da cacciatorpediniere inglesi e portato, assieme ai suoi compagni, ad Alessandria d'Egitto.

Anni dopo e precisamente il 10 agosto 1948, dopo gli fu concessa la Croce al Merito di Guerra con la seguente motivazione:” *Rimaneva naufrago in seguito all'affondamento della propria unità nelle acque del Mediterraneo, 10/97/1940-19/07/1940*”



Prigionieri in India



Cresima: Pietro Turi è il primo a destra

Dopo un soggiorno in un campo provvisorio di P.O.W. (Prisoner Of War) in Egitto a Geneifa nei pressi del Grande Lago Amaro, *Pietro* fu imbarcato, assieme ad altri prigionieri, sul piroscafo *Rajula* per essere trasferito in India. Sulla nave fu consegnata agli italiani una piccola somma di denaro con la quale si potevano

comprare un'aranciata. Giunti in India, *Pietro* fu

internato nel Central Internment Camp di Ahmednagar. In questo campo dal 1939 erano rinchiusi i civili tedeschi e, dal 10 giugno 1940 anche quelli italiani. La vita nel campo non era troppo dura rispetto ad altri campi di concentramento. Circolavano delle banconote - appositamente stampate per Service of prisionier of war - per comprare qualcosa allo spaccio.

Successivamente *Pietro Turi* assieme ad altri 400 marinai e 30 ufficiali fu inviato al campo di *Ramgarh* che si ingrossava sempre di più di soldati prigionieri dopo la ritirata sul fronte libico.

Durante questo periodo e precisamente il 17 ottobre del 1941, *Pietro* fu cresimato e a far da padrino fu un altro suo compagno di prigionia.

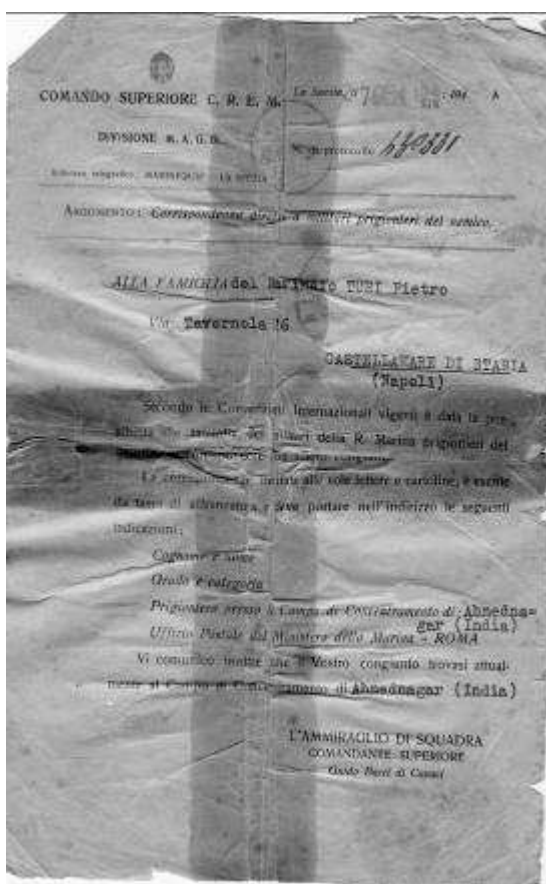
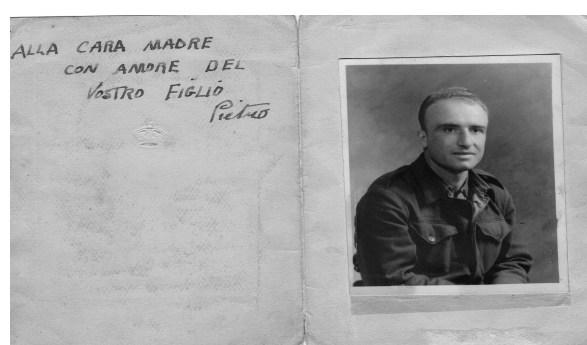


Pietro Turi è il primo a sinistra accovacciato



Altri prigionieri italiani

La Regia Marina fece sapere alla famiglia di *Pietro* che il loro congiunto era vivo e si trovava prigioniero in India e diede indicazioni di come fargli pervenire la corrispondenza, inoltrata, a mezzo del Ministero della Marina, secondo le Convenzioni internazionali sui prigionieri di guerra. Anche *Pietro* scrisse alla sua famiglia alla Via Tavernola n. 26 facendo loro sapere che stava bene e che si era cresimato.

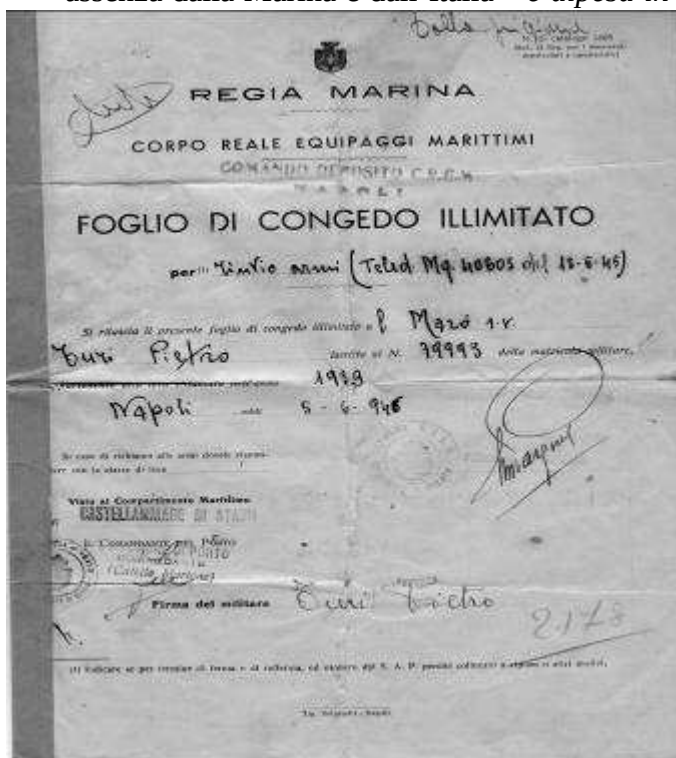


Dopo qualche anno fu trasferito in Inghilterra. Il viaggio su vecchi vapori fu avventuroso perché queste carrette del mare erano spesso preda dei siluri dei sommergibili tedeschi ed italiani. Molti prigionieri italiani in corso di trasferimento per via mare ai vari campi di concentramento, trovarono la morte per “fuoco amico”.



Finalmente arrivò in Inghilterra ed internato in un campo di concentramento in Scozia. Si trovò a lavorare alle ferrovie regionali a *Caruforth*, distaccati assieme ad altri soldati italiani dal campo di *Beela River*. Durante gli anni che fu prigioniero si trovò ad essere internato in diversi piccoli campi di concentramento sparsi su tutto il territorio. Questi campi ed i prigionieri italiani non crearono mai problemi di ordine pubblico; molti di loro furono impiegati in agricoltura. Il periodo inglese fu relativamente calmo ed il cibo era accettabile rispetto agli altri campi sparsi per il mondo. Pietro si trovò bene in Inghilterra (4)

Nel maggio del 1946 *Pietro Turi* fu rimpatriato. Nel foglio di disimpegno si evince che la sua lunga assenza dalla Marina e dall'Italia “è dipesa in nessun modo dalla sua volontà e che pertanto gli si possono corrispondere eventuali competenze arretrate”.



Il foglio di Congedo Illimitato consegnato al Marò s.v. *Turi Pietro* matricola 99993 riporta l'intera vicenda bellica: pochi mesi a bordo del *Colleoni*, lunghi anni nei campi di concentramento indiani ed inglesi.

Tornato in Italia, *Pietro* non riuscì a trovare un lavoro soddisfacente e, memore

dell'esperienza trascorsa in Inghilterra, ove aveva imparato a perfezione la lingua,



nel 1956 lasciò Castellammare, assieme alla

moglie ed a quattro figli e partì alla volta della cittadina di *Loughborough*. Nella città inglese, grande quasi come Castellammare, e posta nella contea del *Leicestershire*, la famiglia *Turi* cominciò una nuova vita.

Pietro trovò lavoro in diverse fabbriche. La città di *Loughborough* è famosa anche per una celebre fonderia di campane, la più grande del mondo: la *John Taylor Bellfounders*.

Ma le vicissitudine passate, il naufragio, i trasferimenti nei vari campi di concentramento, avevano minato irrimediabilmente il suo fisico. *Pietro* morì in Inghilterra a 56 anni.

Dott. Antonio Cimmino - Vicepresidente Assoc. Marinai di Castellammare di Stabia

-----note-----

(1) Umberto Novaro nacque a Diano Marina (Imperia) il 26 ottobre 1891. Conseguì il diploma presso l'Istituto Nautico di Imperia e chiamato alle armi per obbligo di leva, frequentò il Corso Ufficiali di complemento presso l'Accademia Navale di Livorno, conseguendo la nomina di Aspirante nel luglio 1913 e la promozione a Guardiamarina il 6 marzo 1914.

Partecipò al primo conflitto mondiale con un lungo imbarco sulla torpediniera *Airone* e sul cacciatorpediniere *Bronzetti*, espletando l'incarico di Direttore del Tiro del piccolo e medio calibro; su tali unità conseguì la promozione a Sottotenente di Vascello nel febbraio 1916 e a Tenente di Vascello nell'ottobre 1917, nonché il passaggio in s.p.e. per meriti di guerra. Nel dicembre dello stesso anno passò al Comando Difesa Traffico a Genova.

Al termine del conflitto ebbe il comando di un dragamine e, promosso Capitano di Corvetta nel gennaio 1926, nel 1931 conseguì la promozione a Capitano di Fregata. Ebbe importanti destinazioni di comando a bordo ed a terra; tra queste ricordiamo:

- Capo Reparto del Reparto Materiali Subacquei a La Spezia;
- Comandante del cacciatorpediniere *Sella*;

- Comandante in 2a dell'incrociatore *Giovanni delle Bande Nere*.

Dopo aver frequentato un Corso all'Istituto di Guerra Marittima ebbe il comando dei cacciatorpediniere *Da Noli* a *Da Verazzano* ed allo sbarco da quest'ultima unità assunse la Direzione delle Armi Subacquee a La Spezia. Promosso Capitano di Vascello nel 1938, ebbe poi il comando dell'incrociatore *Bartolomeo Colleoni* che condusse allo scontro navale di Capo Spada (acque di Candia) il 19 luglio 1940. Nell'impari scontro il *Colleoni* venne ripetutamente colpito dal fuoco dell'incrociatore *Sidney*, che lo immobilizzò, rendendolo inerme bersaglio dei siluri lanciati dai cacciatorpediniere *Hyperion* ed *Ilex*, che lo affondarono.

Il valoroso comandante **Novaro**, raccolto ferito gravemente dalla nave ospedale inglese *Maine*, decedeva a bordo il giorno 21 successivo. Sepolto con gli onori militari nel cimitero di Alessandria d'Egitto, riposa ora nel Cimitero Militare di El-Alamein.

(2) Giovanni Agnes nacque a Rovescala (Pavia) il 30 novembre 1906. Volontario nella Regia Marina dall'aprile 1923 ed assegnato alla categoria Cannonieri Telemetristi, nel dicembre dello stesso anno conseguì la nomina a Comune di 1a Classe. Al termine del Corso imbarcò su nave da battaglia.

Dall'aprile 1928, dopo la frequenza del Corso "I.G.P." e la promozione a 2° Capo, imbarcò sull'incrociatore Trieste a nel giugno del 1932, nel grado di Capo di 3a Classe, sull'incrociatore Bartolomeo Colleoni sul quale conseguì poi la promozione a Capo di 1a Classe. Il 19 giugno 1940 - nello scontro navale avvenuto a circa 6 miglia da Capo Spada (Creta) tra la 2a Divisione Incrociatori (Giovanni delle Bande Nere e Bartolomeo Colleoni) ed una formazione navale inglese composta dall'incrociatore Sidney a dai cacciatorpediniere Hyperion, Ilex, Hero, Hasty e Havoc, - nel quale il Bartolomeo Colleoni, ripetutamente colpito dal tiro nemico in parti vitali, con incendio a bordo ed immobilizzato, fu affondato poi con siluri lanciati dai cacciatorpediniere Hyperion ed Ilex, - rimase serenamente al suo posto di combattimento. Nella fase di affondamento dell'unità e dopo l'ordine di abbandono della stessa, rimaneva a bordo per soccorrere un suo ufficiale gravemente ferito e, trattato a salvamento, superando incredibili difficoltà sulla nave in fiamme e riportando dolorose ustioni, ritornava in plancia, tra le fiamme degli incendi e lo scoppio delle granate, per distruggere le pubblicazioni segrete abbandonate da un morente.

(3) Il Capitano *Cristofaretti*, un ufficiale del *Colleoni*, raccolto dal *Sidney*, conoscendo bene l'inglese riuscì a leggere su di un cartello che il giorno 19 luglio 1940 “ *si dovrà partire alle cinque del mattino, dalla baia di Suda, per andare contro due incrociatori italiani diretti a Lero*” La citazione è ripresa dal libro "Gli eroi vinti", di Maria Giuditta Cristofanetti Boldrini, vedova del Capitano edito dalla Nuova Editrice Spada, Roma, 1990.

(4) Alla data dell'8 settembre 1943 c'erano in Inghilterra circa 70.000 prigionieri italiani impiegati prevalentemente in lavori agricoli. Qualcuno obiettò che il nuovo status giuridico italiano, quale paese cobelligerante, imponesse la liberazione senza doverne limitare l'impiego così come disposto dalla Convenzione di Ginevra del 1929. Ma il governo di Churchill intendeva utilizzare il maggior numero di P.O.W. italiani. Si era alla vigilia dell sbarco in Normandia e c'era bisogno di mano d'opera. Alla fine di aprile del 1944 fu offerto ai prigionieri italiani di diventare "cooperatori" e godere di alcuni privilegi tra cui campi senza filo spinato e comando di ufficiali italiani. Questa ultima "agevolazione" non piacque alla maggior parte degli ex prigionieri. Al 1945 c'erano 250.000 soldati italiani in Inghilterra. La familiarità acquisita con l'ambiente inglese ed i buoni rapporti intrecciati con i datori di lavoro, indussero parecchi prigionieri a desiderare di rimanere e rifiutare il rimpatrio. Rimpatrio che, però, cominciò solo alla fine del 1945 perché c'era ancora la raccolta di patate e di barbabietole da zucchero e la mano d'opera a buon mercato era particolarmente allettante. Nel 1946 gli inglesi asserivano che gli italiani non avevano abbastanza navi da trasportare gli ex prigionieri dall'Inghilterra all'Italia ma, in effetti, l'art. 71 del Trattato di Pace di Parigi sanciva che: " i prigionieri di guerra italiano verranno rimpatriati non appena possibile, in conformità agli accordi conclusi fra ciascuno delle Potenze che detengono tali prigionieri e l'Italia"