

NEL MARE DI ALBANIA

SUL RELITTO DEL "PO"

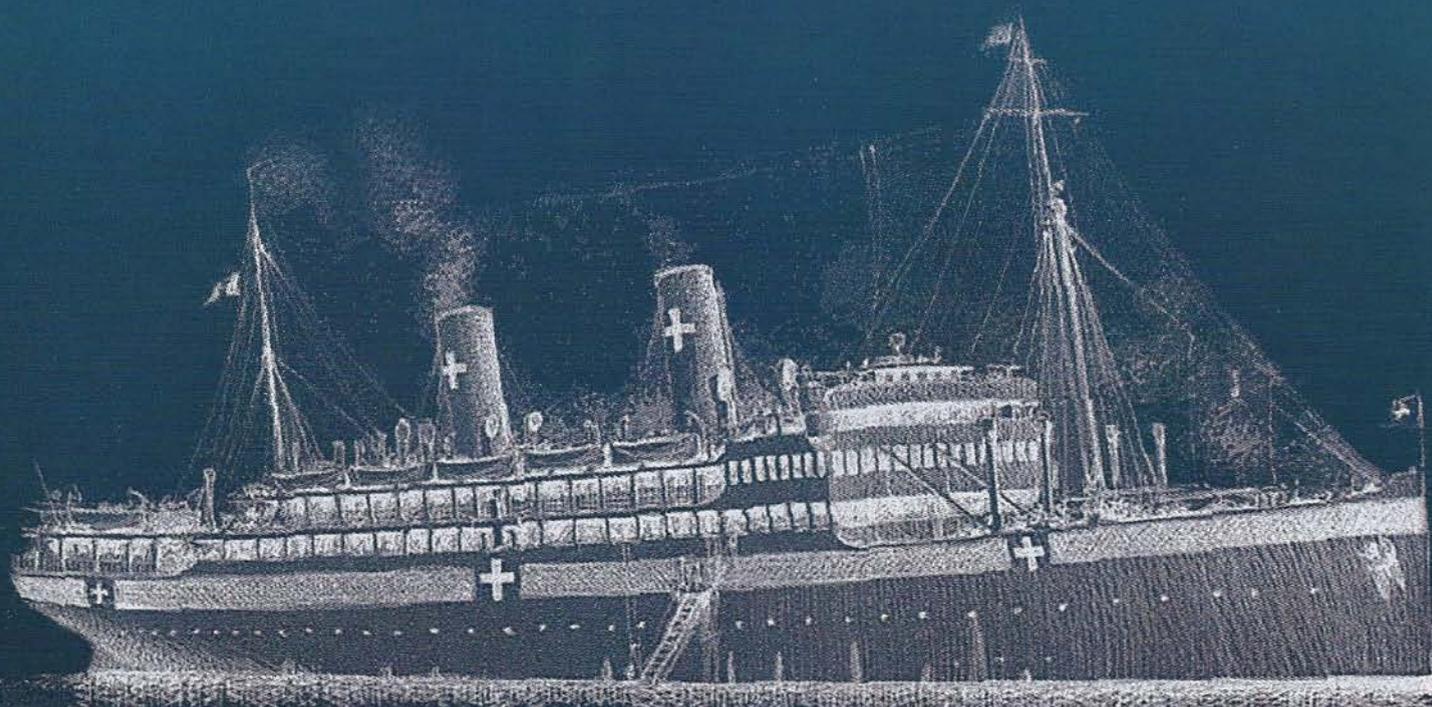
la tragedia della nave ospedale italiana

Fu affondata con un siluro in circostanze che solo alla fine della guerra furono almeno in parte chiarite: ecco le eccezionali immagini dell'imponente relitto dimenticato sul fondale della baia di Valona

Testo di Mario Mazzoli Foto di Gennaro Ciavarella

SONO QUASI QUATTRO ANNI CHE LA ASSO, nell'ambito delle attività del Dipartimento di Scienze umane dell'Università di Foggia, opera in Albania per ricerche subacquee su relitti navali antichi (i risultati compariranno su un prossimo numero di *Archeologia Viva*). Tra

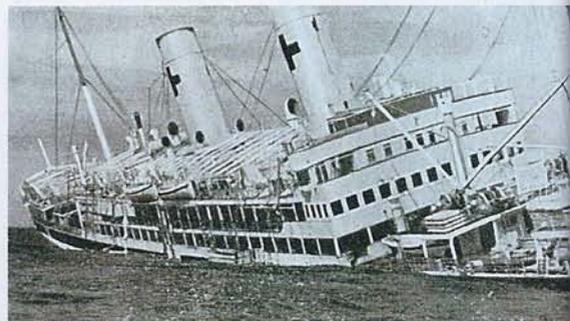
le indagini promosse dal "Progetto Liburna", alcune hanno riguardato settori non propriamente archeologici ma comunque finalizzati a ricostruire la storia sul mare. In questo caso si tratta dell'esplorazione del relitto del *Po*, una nave ospedale italiana operativa all'inizio della seconda guerra mondiale.



MOMENTO MAGICO. La prua della nave ospedale italiana *Po* si staglia come un modellino sul fondale della baia di Valona, mentre Mario Mazzoli si avvicina trascinato da un "maiale". A quasi settant'anni dall'affondamento nessuna ricognizione così estesa era mai stata effettuata sul relitto. Il disegno mostra la nave alla fonda nel 1940.

DRAMMA SUL MARE

Foto di repertorio scattate durante il secondo conflitto mondiale che servono a illustrare dal vivo l'attività del *Po* (vediamo il trasbordo di un ferito) e la dinamica del naufragio: un biplano inglese *Fairey Swordfish* ha appena sganciato un siluro, identico a quello che provocò il rapido affondamento del *Po*. Quest'ultimo fu attaccato di notte, per cui non esiste una documentazione diretta dell'evento.



Dall'Austria all'Italia vita complicata di una nave

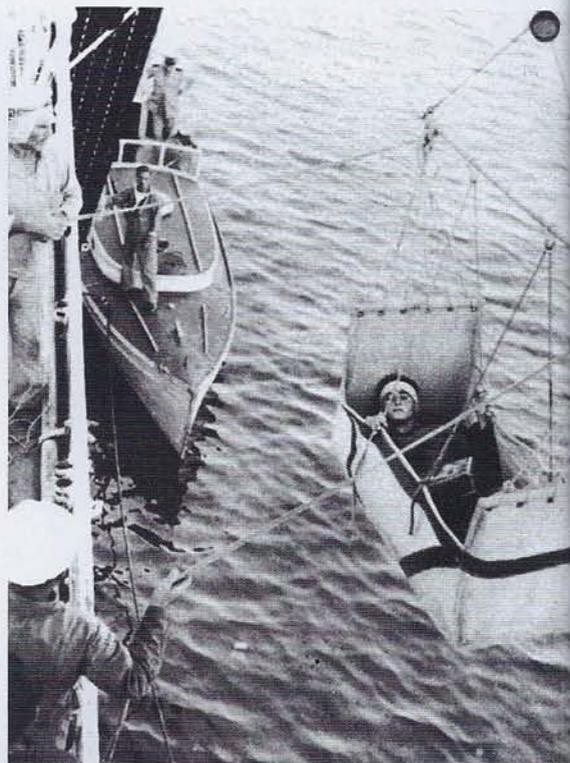
Il *Po* fu varato nel 1911 a Trieste presso i Cantieri Riuniti dell'Adriatico con il nome di *Wien*: centotrenta metri di lunghezza, sedici di larghezza, settemilatrecento tonnellate di stazza. Nel 1916 il *Wien* è requisito dalla Marina asburgica e trasformato in nave ospedale. Danneggiato, ritornò alla compagnia di navigazione per poi essere nuovamente sequestrato e trasformato in nave caserma per il personale della base per sommergibili di stanza a Pola. Qui, il 1 novembre 1918, fu rocambolescamente danneggiato dagli incursori Italiani, lo stesso giorno in cui fu affondata la corazzata austriaca *Viribus Unitis*. Requisito quale preda di guerra dalla Marina italiana fu riallestito come piroscalo commerciale e reimmatricolato nel 1921 come *Vienna*. Il nome *Po* gli viene dato nel 1935. Allo scoppio del secondo conflitto mondiale il *Po* fu requisito, ancora una volta, e di nuovo trasformato in nave ospedale. Dopo quattordici missioni e il trasporto di seimila feriti, fi-

qui sotto

e p. a fronte in basso

DENTRO LA NAVE

Esplorazione del ponte superiore del *Po* fra lamiere e vecchi cavi elettrici. Il relitto è ricoperto da uno spesso strato di fango a causa degli apporti delle piene dei fiumi che sfociano nella baia di Valona.



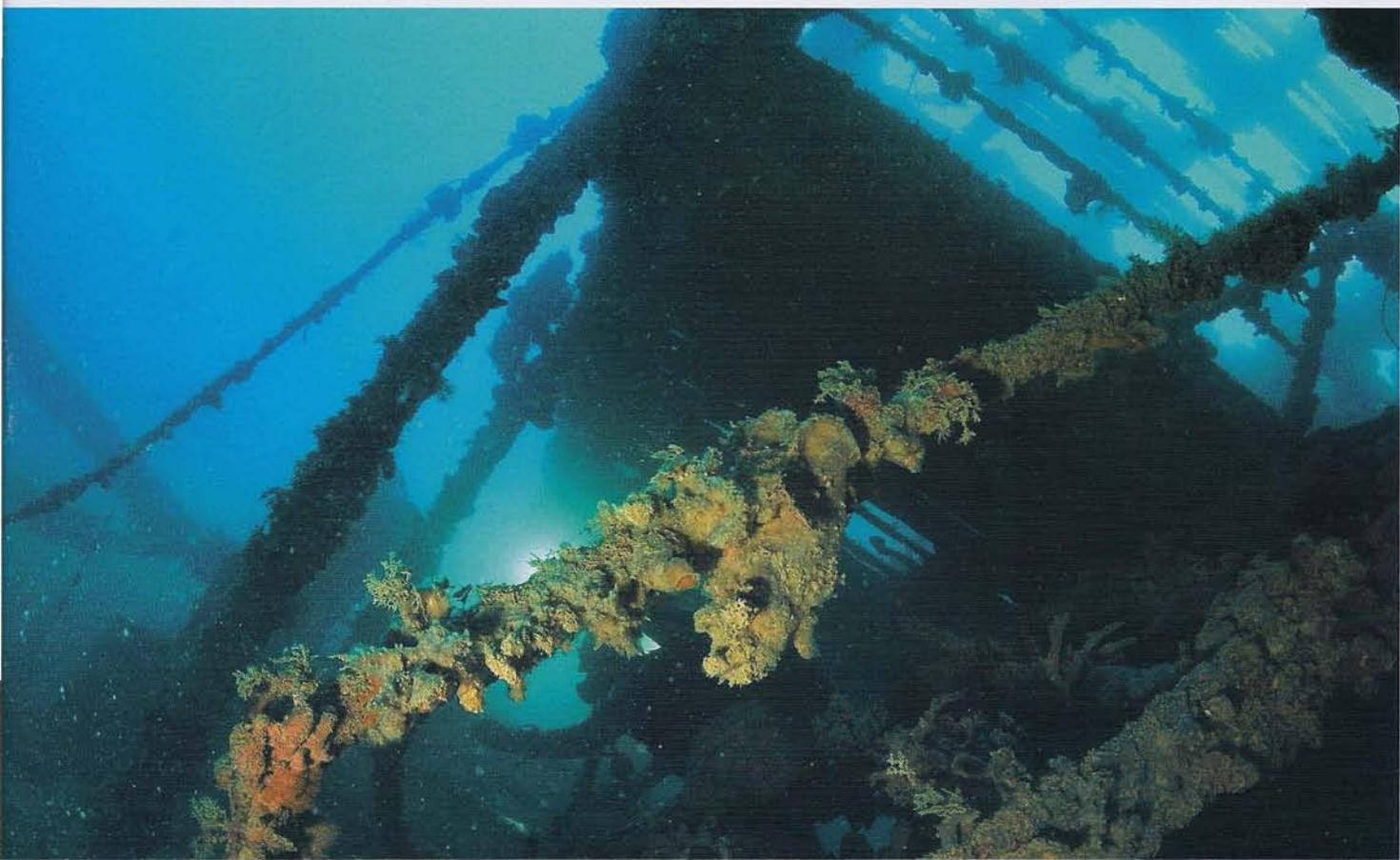
nì i suoi giorni nella baia di Valona alle 23 e 15 del 14 marzo 1941, quando un siluro inglese colpì il piroscafo sulla fiancata destra. L'attacco fu portato dai *Fairey Swordfish* dell'815° stormo della *Fleet Air Arm* di stanza all'aeroporto di Paramythia in Epiro: aerosiluranti biplani in servizio per la Marina britannica dal 1936, piuttosto antiquati, ma tremendamente efficaci. Il siluro da 750 chili del comandante Michael Torrens-Spence affondò il *Po* in pochi minuti, causando la morte di ventidue persone tra marinai e crocerossine.

C'era un Mussolini a bordo... ma non era Lui

L'affondamento di una nave ospedale suscitò molta emozione anche se, per gli inglesi, attacchi a navi inermi non erano una novità. In una prima fase – oltre a informazioni di regime, come il falso abbattimento degli aerosiluranti nemici – girò la voce che il siluramento fosse avvenuto perché gli aeroplani non avevano riconosciuto la nave ospedale per l'assenza d'illuminazione notturna (prevista per unità del genere alla fonda), atta a rendere evidenti le grandi fasce verdi, il cerchio bianco e la croce rossa dipinti sulle fiancate e sui fumaioli. Si fece strada anche una versione più romanzata, ovvero che i servizi inglesi avessero intercettato il nome di Mussolini nella lista degli imbarcati. In realtà c'era a bordo un Mussolini, ma si trattava di Edda, figlia del duce e moglie del Ministro degli Esteri Galeazzo Ciano, allora trentenne e crocerossina, che scampò all'affondamento. Quando, successiva-

mente, la verità fu appurata, si confermò invece l'ipotesi dell'oscuramento: la Marina italiana riferì, appunto, che la nave aveva spento le luci per non rendere evidenti altre navi italiane alla fonda nella stessa baia di Valona, come i piroscafi *Stamalia* e *Luciano* oltre alla torpediniera *Andromeda*. Non si ha quindi certezza di un attacco deliberato da parte inglese alla nave ospedale – come tuttavia era accaduto in altre occasioni – e resta il dubbio sul ruolo dell'oscuramento: causa o scusante?

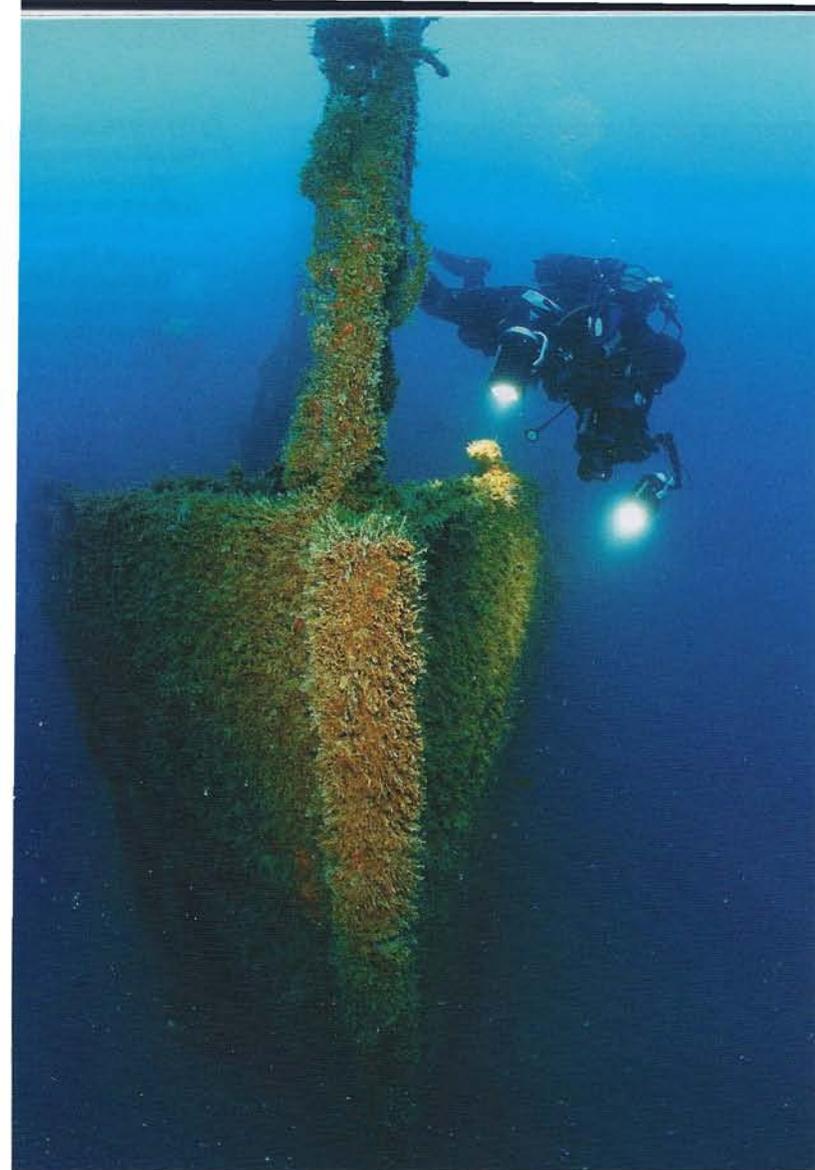
COLLABORAZIONE
Pronti all'immersione sul relitto del Po da un gommone della Guardia di Finanza. Il gruppo ASSO ha potuto contare su supporti logistici della GdF, da anni operativa sulla costa albanese.



Quel gigante d'acciaio adagiato sul fondo

Dopo settant'anni il relitto del *Po* – un miglio dalla costa di Valona a trentasei metri di profondità, parzialmente avvolto dalle reti rimaste impigliate e con i ponti superiori in legno in parte divelti dalle bombe dei pescatori di frodo – è ancora in perfetto assetto di navigazione. Una prima immersione venne effettuata dal team ASSO e dal Dipartimento di Scienze umane dell'Università di Foggia nel 2008 rubando una mattinata alle ricerche archeologiche vere e proprie. Fu subito evidente il potenziale storico del relitto che, pur ammantato da una coltre di fango, si presentava maestoso e inquietante nell'oscurità del fondale marino.

Una seconda approfondita esplorazione è stata condotta da ASSO nell'aprile 2009 in collaborazione con il Servizio navale della Guardia di Finanza di stanza in Albania e con l'associazione subacquea Blu Sub di Tirana. Consistente il materiale filmato e fotografico (vedi su www.assonet.org e su www.studiobluproduction.org) che ha consentito di predisporre una prossima indagine integrale sul relitto. Oltre alla Guardia di Finanza, con la disponibilità di unità navali e del Nucleo sommozzatori di Bari, e di Blu Sub, sono intervenuti a supporto della missione: Rai Due, l'Associazione Effemeridi, il Gruppo Giorgi per la disponibilità di locali e banchine del porto di Marina di Orikum e la compagnia Adria Ferries.



Nel labirinto di lamiere della nave sommersa

Attaverso l'utilizzo di tecniche speleobacquee e impiegando autorespiratori a circuito chiuso tipo *rebreather* (per evitare che le bolle degli erogatori classici liberassero il fango dalle volte della nave), l'équipe è penetrata nelle aree più interne del relitto. Con non poche difficoltà si è riusciti ad accedere fino ai ponti inferiori, alla sala macchine e a ispezionare anche la sala operatoria, l'officina e diversi altri ambienti d'interesse storico. Il lavoro (144 immersioni per un totale di quasi 140 ore) è stato entusiasmante e produttivo, nonostante la pessima visibilità dovuta al fango trascinato sul fondale dai fiumi in piena che sfociano nella baia. Una troupe RAI ha seguito l'intera missione, mentre le riprese subacquee sono state effettuare da

gli stessi componenti del team ASSO/Studio Blu (il servizio è andato in onda in uno speciale "TG2 Dossier" a cura di Ulderico Piernoli dedicato alla storia delle navi-ospedale). È ora in fase di montaggio il documentario *La tragedia della nave bianca* da parte di Studio Blu Production, di cui è visibile un'anteprima sui siti internet citati.

Mario Mazzoli
direttore generale ASSO

Ci sembra doveroso citare l'équipe impegnata nell'esplorazione della nave *Po*. ASSO e Studio Blu Production: Stefano Barbaresi, Gennaro Ciavarella, Massimo D'Alessandro, Fabio Ferro, Pasquale Macchiarulo, Mario Mazzoli, Maria Teresa Pilloni, Bernardino Rocchi, Marco Vitelli; RAI 2: Massimiliano Baiocchi, Ulderico Piernoli, Fabrizio Silani; *Guardia di Finanza* (Nucleo di Frontiera Marittima in Albania): colonnello Cosimo Serra, maggiore Giampiero Carrieri, luogotenente Stefano Berrè, appuntato Antonio Quaranta; *Guardia di Finanza* (Nucleo sommozzatori di Bari): Gianluca Ammirabile, Gaetano Di Salvo, Stefano Pagano, Antonio Paggiara; *Blu Sub Tirana*: Arian Gace, Iglj Pustina, Devis Ziso.

DUE PAROLE SULLA A.S.S.O.

L'acronimo sta per Archeologia Subacquea Speleologia Organizzazione. Si tratta di un'associazione onlus non profit operante nel campo della cultura e del sociale che ha come scopo la ricerca scientifica, l'individuazione, lo studio e la valorizzazione dei beni culturali e ambientali sotterranei e sommersi. Pur essendo un'organizzazione di volontariato, è costituita da un team di altissima professionalità, riconosciuta come tale da università, centri culturali nazionali e internazionali, soprintendenze ed enti locali, che si avvalgono del suo supporto per ricerche sul campo, esplorazioni, convegni, mostre, documentari, seminari, interventi di protezione civile, realizzazioni multimediali e pubblicazioni. Per diversi anni la ASSO ha affiancato *Archeologia Viva* e l'Università di Foggia a Ustica nella conduzione del corso di Metodologie e Tecniche dello scavo subacqueo.

Info: www.assonet.org info@assonet.org

p. a fronte

VERSO IL FONDO

Un cineoperatore della ASSO sull'estremità della prua, pronto a scendere verso la chiglia della nave seguendo la catena dell'ancora.

p. a fronte in basso

NEL BUIO DELLA STIVA

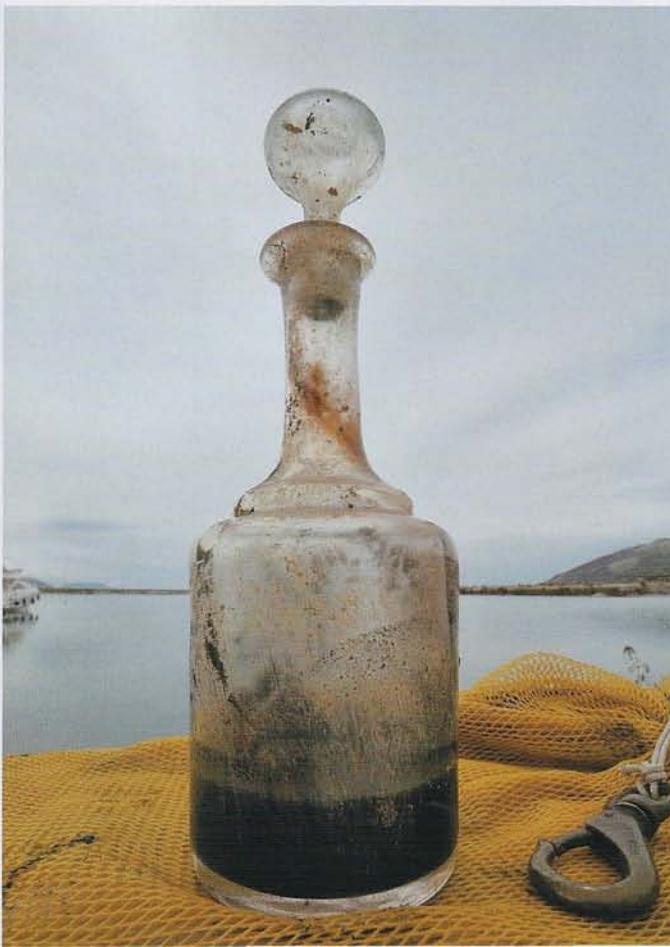
Per l'esplorazione del relitto, resa difficile dalla scarsa visibilità, gli operatori della ASSO hanno fatto ricorso a tecniche di speleologia subacquea e ad autorespiratori a circuito chiuso.

LA VITA A BORDO

Bottiglia proveniente dall'ambiente della mensa. Al momento, il relitto del *Po* è stato oggetto di una ricognizione metodica, mentre sarebbe auspicabile una vera e propria campagna di scavo per documentare gli ultimi momenti di vita sulla nave.

PROFONDITÀ

Particolare delle attrezzature nella sala macchine del *Po*, uno degli ambienti più problematici da esplorare.



A STORIA ARCHEOLOGIA VIVA V

Roma basilica Aemilia **Friuli** a tavola con il Patriarca **Emilia** riscoprire Veleia **Puglia** terra dei Peuceti **Sicilia** ritorna il pollo sultano **Paura dei morti** corpi mutilati **Egitto** i perché di un popolo

esclusivo

SUL RELITTO DEL "PO" una tragedia italiana

00143



9 770392 942004

 GIUNTI