

Quel drammatico giorno dal 1944 sul lago Maggiore

La luce di Prometeo

Sessanta anni fa l'affondamento del piroscafo "Milano" che trasportava civili e militari da Laveno e Verbania

Racconta Alice Spitti che quel giorno il lago Maggiore era liscio come l'olio. Il cielo terso, d'un azzurro lievemente striato sopra le morbide curve dei monti. Il 26 settembre del '44 Alice era a bordo del battello Milano, con la madre, ed avevano appena preso posto quando passarono gli aerei. Se lo ricorda ancora bene, e chiude gli occhi e si raggomitola al solo pensiero, quasi sentisse di nuovo il rombo dei tre caccia bombardieri cadere su di lei. Avevo solo ventun'anni, mi dice, troppo giovane per andarmene a quel modo, e così ci pensò uno sconosciuto a salvarmi la pelle, gettandosi su di me, al passaggio degli aerei angloamericani. Lui morì sul colpo, io sono ancora qui, vecchia, ma con quei ricordi sempre giovani.

Mi sembra ieri, vorrei poterlo vedere ancora una volta quel battello, mi confida. Gli occhi le si gonfiano perdendosi in un tempo lontano. Dopo qualche attimo mi fa cenno col capo, e torna a riannodare le emozioni di un film già visto. Sul piroscafo c'erano militari del battaglione "M" Venezia Giulia, più una quindicina di civili, andavano da Laveno a Verbania. D'un tratto piombarono tre aerei, dei Thunderbolt, e ognuno di loro scaricò tre raffiche di morte. Forse fu opera d'una soffiata, mi dice, senza dar troppa importanza alla cosa.

Dopo le nove scariche di mitraglie seguì un violento incendio. C'erano scoppi continui, forse venivano dalla caldaia, un fumo denso e tetro. Il battello cominciò a girare su sé stesso. Alice e la madre, ferite da schegge vaganti, furono aiutate e portate sul ponte esterno, all'aperto. Lì la scena fu ancora più drammatica. Morti e feriti dappertutto. Il corpo del

capitano, Antonio Colombo, riverso sul timone del battello. Le urla e il timore di nuove incursioni dall'alto. Un giovane militare, tale Bruto Pozzetto, prende il comando del piroscafo, cercando a stento di portarlo verso la costa piemontese. Bisogna fare in fretta, ma i motori girano al minimo. Il fuochista, Giuseppe Colombara, viene trovato morto sottocoperta, a seguito delle ustioni.

Le fiamme divampano voraci, e molti si gettano nelle fredde acque del lago. Dopo più di un'ora di lenta agonia, il battello giunge nella darsena di Villa Ermitaggio. Lì viene legato al tronco di alcuni alberi, con delle grosse funi. I pompieri e i militari della X Mas si prodigano a portare aiuto. Verranno recuperati molti corpi senza vita, alcuni carbonizzati, ma al triste appello pare ne manchino un paio. Vorrei rivederlo quel battello, sussurra ancora l'anziana superstita. Poi, fissandomi negli occhi, mi dice che la



Uno degli ultimi approdi del piroscafo Milano prima dell'affondamento

guerra è la più stupida delle invenzioni umane. La sua casa mette serenità. Ci sono foto dappertutto, sulle vecchie credenze impreziosite da centrini colorati, qualche quadro a olio con scene di vita d'altri tempi, un vecchio orologio a parete che scandisce il lento fluire del tempo. Che, per lei, pare ancora essersi fermato a quel lontano 26 settembre 1944.

Un paio di giorni, e siamo già in acqua. E' solo un'attività addestrativa, del nucleo sommozzatori lombardo, ma cade a pennello. Del battello Milano non v'è traccia, da sessantatre anni. Illazioni, qualche speculazione, ma la verità è che nessuno ne conosce l'esatta posizione in fondo al lago. In molti, in questi anni, hanno reclamato a voce alta la riapertura delle ricerche. E' una ferita mai chiusa, un mistero irrisolto, una pagina della storia mai metabolizzata appieno. Ogni anno, nel mese di settembre, vien fatta una breve commemorazione liturgica. Una corona di fiori, qualche preghiera e molti perché vengono versati nelle acque che inghiottirono il battello. Lo abbiamo già cercato anche noi, nel 2003, ma invano. Forse è un segno del destino, penso. Qualcosa mi dice che stavolta è la volta buona.

Le attrezzature son pronte, e il morale dei sommozzatori è alto. Sappiamo che non è un'impresa facile, ma la fiducia nei nostri mezzi e il desiderio di svelare il volto sopito del battello sono alti. Si parte, in una giornata fredda, scaldata a tratti da un sole fuori stagione. Ci posizioniamo non distanti da Villa Ermitaggio, la bella villa gialla dove furono trasbordati i feriti. Si delinea il campo di lavoro, e si pianifica la strategia operativa. Rispetto al 2003 abbiamo qualche riferimento in più: alcuni testimoni, fra i quali il bigliettaio del battello, hanno indicato l'esatto punto in cui s'inabissò la motonave. La prima parte tocca all'ecoscandaglio: un rilievo batimetrico, per meglio comprendere come muo-



Nella foto Villa Ermitaggio

versi nel silenzio del lago. La restituzione conferma quanto già sapevamo: la zona è impervia, declivi, pareti scoscese, una morfologia che complicherà non poco il lavoro dei sommozzatori. Ci spostiamo ancora un po' dalla costa, realizzando un corpo morto a duecento metri dalla villa: questo sarà il punto fermo dal quale opereremo, fissandovi la pilotina Rio 650.

L'indomani tocca al side scan sonar, che ha il compito di individuare i bersagli da monitorare successivamente: sul monitor del computer portatile ne compaiono una trentina, o giù di lì. Ognuno di essi potrebbe essere il battello. Ma il lavoro è minuzioso, certosino. E' già tardi quando rientriamo al porto. Nonostante il buio della sera, è ancora viva la fiducia nel volto fiero dei ragazzi. Qualche giorno dopo è il momento del ROV. Prometeo dovrà ispezionare tutti i bersagli individuati dal side scan sonar, portando un po' di luce nel buio dei fondali melmosi. La sua posizione sarà sempre nota, grazie al dialogo costante con il gps.

Quando Prometeo viene messo in acqua s'avverte una certa emozione. E' come se scendessimo con lui: un lungo cavo giallo lo guida in fondo al lago, ed è un cordone ombelicale che unisce le sue ispezioni in profondità alle nostre speranze in superficie. Siamo un tutt'uno, la macchina e l'uomo. Il capo reparto si mette alla consolle di guida, manovrando un joystick davanti a due piccoli monitor. Osserviamo la calata col fiato sospeso. Di tanto in tanto la pilotina ha delle brusche oscillazioni, così che guardando la discesa del ROV sembra davvero di starci sopra.

Qualche ramo dalla forma strana, una lattina di coca cola, speroni di roccia, e un paesaggio che ricorda la luna. E' come cercare un ago nel pagliaio, tant'è immenso lo spazio d'acqua che Prometeo esplora con calma. Le immagini che arrivano a bordo sono piene di luce, ma del battello, anche oggi, non v'è traccia. Il sei novembre battiamo ancora diversi punti. Molti falsi allarmi, tra questi s'intravedono due corone e un rosario, segno delle celebrazioni che si tengono ogni anno in settembre. Di tanto in tanto il gps fa le bizze, e allora si ricomincia daccapo per recuperare il segnale dal satellite. Per un attimo penso che i sommozzatori, oltre che in professionalità, sono unici anche in pazienza e dedizione: punto per punto, lentamente, fra la polvere che ogni tanto Prometeo si porta dietro, si cerca ancora la carcassa del battello. Un piccolo break per rifocillarsi è l'occasione per fare il punto sulle ricerche. Si decide di perlustrare una zona più fitta di target. Così il ROV riparte, e ci s'incolla di nuovo ai monitor per vedere il suo ostinato cammino. Nel tardo pomeriggio, nel nulla più assoluto d'uno spazio che pare infinito, s'intravede un oggetto ingombrante: Prometeo s'avvicina, con decisione, e

La luce di Prometeo

più avanza più le linee prendono forma, sino a formare il contorno del battello Milano. L'emozione è grande, e non riusciamo a contenerla. Pacche sulle spalle e strette di mano.

I ragazzi sono euforici, e ne hanno piena ragione. Il capo reparto non molla un attimo. Continuiamo, dice a voce levata. Dirige Prometeo intorno al battello. Ne scruta ogni pezzo, ogni angolo nascosto. Il ROV ci dirà che il piroscavo è spezzato in due tronconi, poco distanti fra loro. Rimaniamo ammutoliti quando Prometeo ci mostra la scritta "Milano", sullo scafo del relitto. Adesso ne siamo certi, è proprio lui, sussurra uno dei sommozzatori.

Gli occhi del ROV indagano curiosi. Si vede bene la prua, l'asta della bandiera piegata, la caldaia a vapore introflessa, una panchina metallica, il fumaio spezzato, i finestrini e qualche oblò infranto. Cerchiamo ancora, sino a quando ci appare un oggetto metallico. Allora Prometeo s'avvicina e lo afferra con la pinza, tirandolo su: dopo un po' l'oggetto si lascia andare, sembra un semplice pezzo di lamiera, forse sarà dello scafo, pensiamo in tanti. Ci precipitiamo fuori della cabina, attendendo in silenzio che il pezzo, dopo sessantatré anni, riveda la luce del sole. Dieci, quindici minuti, e lo stupore si impadronisce di tutti noi: capiamo subito che il pezzo recuperato è un attrezzo di lavoro, un pezzo significativo della storia di quel battello. Adesso la gioia è ancor più grande. Una gioia che ti ripaga, del lavoro e di ciò in cui hai creduto.

Facciamo rientro in porto, al calar del buio, portandoci dietro quel pezzo di storia ancora senza nome. A dare un nome a quell'attrezzo di lavoro ripescato dal fondale, ci penserà, qualche giorno dopo, un altro superstita del mitragliamento. Claudio Tessitore, all'epoca, faceva il bigliettaio del battello Milano. Sono vivo per miracolo, mi dice. Racconta che quel giorno fu impiegato su di un altro piroscavo, il Piemonte, e vide chiaramente gli aerei piombare sul Milano.

Prima che il battello affondasse, vi si avvicinò con una piccola barca, e trasse in salvo alcuni militari feriti, recuperando alcuni corpi senza vita. Poi scruta l'attrezzo metallico recuperato, e non ha dubbi. E' il gancio, sussurra. Lo usava il fuochista, in caldaia, per rastrellare il carbone e rompere la crosta superficiale che ostacolava la combustione. Il vecchio bigliettaio tradisce una sincera commozione quando ricorda il suo amico fuochista, morto proprio nell'incursione aerea.

Allora capiamo che il recupero di quel pezzo ha un valore in più. Prima d'andar via, l'anziano bigliettaio mi guarda ancora una volta. Venendo quà ho capito una cosa, mi dice: che siete uomini veri. Poi mi stringe forte la mano, e allora penso ai sommozzatori, e a quel robotino giallo di nome Prometeo.



Sopra il modulo ROV per le ricerche subacquee "Prometeo"

I precedenti

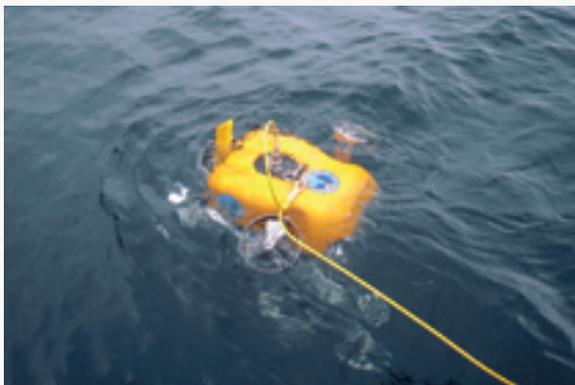
Il lago Maggiore è stato più volte oggetto di ricerche strumentali eseguite dai nuclei sommozzatori VF. Nell'estate del 2001, un Piper 28 di colore bianco-azzurro s'inabissò nel comune di Ghiffa (VB), trovando quiete nel punto più profondo di tutto il lago Maggiore (-372 metri). A bordo del piccolo aereo, oltre al pilota, viaggiavano due turisti di nazionalità spagnola. In quell'occasione operarono congiuntamente i nuclei sommozzatori di Milano, Torino e Grosseto. Le ricerche si presentarono da subito complicatissime, essendo in possesso di scarse informazioni sul punto di inabissamento. Nel successivo mese di ottobre il ROV avvistò la carlinga del Piper, all'interno del quale furono rinvenute le salme. Iniziarono così le complesse operazioni di recupero. Nell'anno 2003 i sommozzatori di Torino, sempre con l'ausilio del ROV, localizzarono un tratto di pontile staccatosi quasi al confine svizzero (Cantone Ticino), nelle acque del comune di Cannobio (VB).

La procedura operativa utilizzata per recuperare il piroscrafo

Per l'individuazione del relitto "Milano" è stata adottata la tecnica della ricerca strumentale subacquea di tipo "integrato". Si tratta di una recente procedura operativa che coinvolge alcuni nuclei di soccorso subacqueo ed acquatico (NSS e A) territoriali specializzati nel settore della ricerca acustica, e che consente l'individuazione di bersagli (target) presenti in ambienti acquatici marini o lacustri, su fondali a centinaia di metri di profondità.

L'apparato strumentale utilizzato per le operazioni di ricerca è costituito di sofisticati strumenti ad elevata tecnologia, dotati di trasduttori per la generazione di onde acustiche, capaci di viaggiare a discrete velocità nei fluidi liquidi (acqua) e di intercettare bersagli anche in condizioni di visibilità nulle. Il protocollo operativo prevede la successione sequenziale di manovre in ciascuna delle quali opera uno specifico strumento.

Il trasferimento dei dati, acquisiti in ogni sequenza operativa, da uno strumento all'altro, rappresenta la particolare innovazione di questa tecnica di ricerca che, per tale ragione, è definita di tipo "integrato". I NSS e A ad oggi inseriti nel piano nazionale di ricerca subacquea "integrata" VVF sono quelli dei comandi VVF di Roma, Milano, Grosseto e Reggio Calabria. Il coordinamento gestionale, logistico ed operativo è affidato all'area IV della direzione centrale per l'emergenza ed il soccorso tecnico. Di seguito sono rappresentate tutte le fasi operative per la riuscita dell'operazione di ritrovamento.



Sequenza operativa	strumentazione	finalità	mezzi nautici	N.S.S. e A.
step 1	ecoscandaglio	rilievo batigrafico. Permette di studiare le batimetriche ottimali per il passaggio del SSS(1)	pilotina VF Rio 650	Milano Como
step 2	side scan sonar (1) modello Klein 3000	mappatura aerea del fondale. Sistema "a traino" che permette di individuare bersaglio acustici		
step 3	ROV (2) modello "Prometeo"	analisi e ispezione viviva dal SSS		
step 4	posizionatore acustico modello Sonardyne	interfaccia con DGPS. Permette la localizzazione in tempo reale del ROV e del SSS		

NOTE:

(1) SSS = side scan sonar: sonar a scansione laterale

(2) ROV = remotely operated vehicle