

Corazzata Roma: la storia ritrovata

Tra storia, tecnologia e l'emozione di aver vissuto una pagina di storia



Nel Golfo dell'Asinara è stata identificata una parte del relitto della Corazzata Roma, adagiata a circa 1000 metri di profondità ed a circa 16 miglia dalla costa sarda

Le prime ed esclusive immagini del relitto sono state riprese dall'ingegner Guido Gay titolare della società Gaymarine S.r.l. che da molti anni conduce in zona sperimentazioni di innovative apparecchiature di esplorazione subacquee da lui ideate e costruite. Grazie all'ausilio di un

s sofisticato robot subacqueo, il Pluto Palla, e ad altri esclusivi strumenti imbarcati a bordo del catamarano Daedalus di proprietà dello stesso ingegnere, il sito dove giace il relitto della corazzata Roma è stato individuato e visitato. Il personale della Marina Militare (un esperto di idrografia, capitano

di fregata Lamberto O. Lamberti e uno in pubblica informazione, il tenente di vascello Alessandro Busonero n.d.a.), imbarcato per l'occasione sul Daedalus su invito dell'ingegnere Gay, nostro connazionale, ha verificato la inequivocabile coerenza delle immagini di pezzi di artiglieria contraerea imbarcata sulla corazzata Roma, riprese per la prima volta il 17 giugno 2012 e ripetute per la loro certificazione il 28 giugno. Questo appena letto, è parte del comunicato lanciato dall'ufficio stampa della Marina Militare, grazie al quale tutto il mondo è stato informato dello straordinario ritrovamento e grazie al quale dopo 69 anni si è messo fine alle ricerche della nave militare più potente mai costruita nella storia del nostro Paese.

Fase di identificazione con l'ingegner Guido Gay, il tenente di vascello Alessandro Busonero e il capitano di fregata Lamberto O. Lamberti.



Il fatto storico

Nella notte tra l'8 e il 9 settembre 1943 la flotta italiana lasciava La Spezia dov'era ormeggiata e si dirigeva verso La Maddalena. Presero il mare 23 navi comandate dall'ammiraglio Carlo Bergamini imbarcato sulla corazzata Roma, allora comandante in capo della flotta italiana, composta dalla 9ª Divisione (corazzate Roma, Vittorio Veneto e Italia) agli ordini dell'ammiraglio Enrico Accoretti; seguivano: la 7ª Divisione (incrociatori Eugenio di Savoia, Duca d'Aosta e Montecuccoli), comandata dall'ammiraglio Romeo Oliva; l'8ª Divisione (incrociatori Duca degli Abruzzi, Garibaldi e Attilio Regolo) dell'ammiraglio Luigi Biancheri; la 12ª Squadra cacciatorpediniere (le navi Mitragliere, Fuciliere, Carabinieri e Velite) del capitano di vascello Giuseppe Marini; la 14ª Squadra cacciatorpediniere (le navi Legionario, Oriani, Artigliere, Grecale, e la torpediniera Libra), comandata dal capitano di fregata Amleto Balbo; in ultimo, le unità della Squadriglia torpediniere "Pegaso" (Pegaso, Orsa, Orione, Impetuoso e Ardentissimo). Le navi salparono da La Spezia alle 02.25 del 9 settembre e vennero raggiunte da altre unità provenienti dal porto di Genova intorno alle 02.47. Alle 06.30 alla Squadra navale in navigazione si aggiungeva l'ottava Divisione e, circa due ore dopo, la forma-



Immagine di pezzi di artiglieria contraerea imbarcata sulla corazzata Roma

zione si completava con l'avvicinamento della Squadriglia torpediniere Pegaso. Alle 09.45, la formazione navale con rotta sud avvistava un ricognitore inglese (un Glenn Martin Marauder) che prese a girare intorno alla flotta. Alle 10.30 un altro avvistamento: un ricognitore tedesco. Le navi italiane presero a navigare a zigzag per evitare le traiettorie verticali delle bombe in caduta. Passate le 12.00, quando veniva scorta l'isola dell'Asinara, le navi riasunsero l'ordine di navigazione in linea di fila cessando di zigzagare. Alle 12.34 si disposero per dirigere nelle acque prossime alla Maddalena. Alle 14.45 ricevettero un telegramma da Roma, dallo Stato Maggiore Marina nel quale veniva comunicato la caduta della Maddalena in mani tedesche. L'ammiraglio Bergamini decideva quindi di invertire la rotta in direzione dell'Asinara. Passarono una manciata di minuti e alle 15.10 nel cielo venne avvista-

ta una formazione di 15 bombardieri tedeschi (Dornier 217 KII) con rotta "a puntare" sulle navi italiane. Scattò subito l'allarme aereo al quale seguirono i primi colpi di cannone antiaereo dalle navi. 15.36, la prima bomba PC 1400X cadde in vicinanza della poppa della corazzata Italia sollevando un enorme muro d'acqua. La bomba PC 1400X, chiamata anche Fritz-x era una bomba radiocomandata con propulsione a razzo, progettata a partire dal 1939 dal dott. Max Kramer. Lunga 3.3 metri, con un diametro di 0.5, pesava 1400 kilogrammi di cui 320 di esplosivo. Lanciata da una quota compresa tra i 4000 e i 7000 metri, era dotata di una testa perforante che la rendeva particolarmente efficace contro obiettivi corazzati con una capacità perforante di circa 120 millimetri d'acciaio. Alle 15.50 un'altra bomba PC 1400X colpì il lato sinistro della corazzata Roma che centrò la corazzata tra le torri contrae-



ree 9 e 11 a metà nave. La bomba passò da parte a parte lo scafo ed esplose sottocarena causando l'allagamento dei locali caldaie e macchine di poppa. Le due eliche di dritta si fermarono, la velocità scese sotto i 16 nodi rispetto ai 22 iniziali; la nave si inclinò sulla dritta. Venne contro allagato a sinistra per compensare. Cadde l'antenna radar e il telemetro della stazione di tiro. La nave continuò a far fuoco antiaereo con i pezzi da 90/50 di dritta. La velocità continuò a diminuire. L'aereo pilotato dal sergente Kurt Steinborn, sganciò la sua bomba Frits x da 7000 mt. Dopo 42 secondi la bomba guidata dal sergente Eugen Degan colpì il ponte di coperta corazzato della nave che stava accostando a sinistra, a ridosso del torrione corazzato vicino al fumaio di prora, tra la torre 2 di grosso calibro e l'impianto del 152/55 di centrosinistra. La bomba scoppiò nel locale motrice di prora e causò inizialmente una grossa fuga di vapore oltre che l'allagamento del locale macchine di prora. Il deposito munizioni del 152 di prora sinistra deflagrò insieme al deposito munizioni numero 2

di grosso calibro (381 mm). La torre numero 2 di grosso calibro venne espulsa (1500 tonnellate) come un tappo di spumante. Morirono ustionati dalle altissime temperature conseguenti alla deflagrazione, tutti coloro che si trovarono nel torrione di comando tra essi l'ammiraglio Bergamini e il Comandante Del Cima. Il più anziano in grado dei sopravvissuti, seppur gravissimamente ustionato fu il tenente di vascello Incisa della Rocchetta che riuscì a far defluire a poppa in maniera ordinata il personale e lo convinse a gettarsi in acqua quando l'abbrivio si fermò e prima che la nave si capovolgesse. L'equipaggio cominciò a buttarsi in mare. Passarono una manciata di minuti e la grande quantità d'acqua imbarcata fece capovolgere la nave che si spezzò in due tronconi che affondarono separatamente alle 16.15 a circa 22.5 miglia sul rilevamento 263 da Capo Testa. (tratto da "Per l'onore dei Savoia" di Arturo Catalano Gonzaga di Cirella, classe '21 all'epoca guardiamarina imbarcato sul Roma).

Il Roma, ferito mortalmente, spezzato in due tronconi,

affondò trascinando nelle profondità del Golfo dell'Asinara ben 1253 tra ufficiali (86, di cui 2 ammiragli), sottufficiali (175), sottocapi e comuni (992), con loro anche l'ammiraglio Carlo Bergamini e il comandante del Roma, capitano di vascello Adone Del Cima. Si aggiunsero 26 vittime, di cui 13 morirono a bordo delle navi soccorritrici e altre 13 negli ospedali spagnoli a seguito delle ferite e ustioni riportate nelle esplosioni di bordo. Il comando della flotta venne assunto dall'ufficiale superstite di grado più elevato, l'ammiraglio Romeo Oliva che da bordo dell'Eugenio di Savoia compilò il seguente fonogramma: "Nave Roma gravemente colpita ed incendiata da bombe aeree, ore 1552 lat. 41° 10' N e long. 008° 40' E est successivamente affondata. Assumo comando. Prego istruirmi". L'ammiraglio Oliva ordinò di far rotta verso Malta e allo stesso tempo, alcune navi vennero distaccate per recuperare i naufraghi del Roma e dirigere in Spagna, a Porto Mahòn. I 622 superstiti vennero poi internati fino alla fine della guerra. Da quel 9 settembre la nave da battaglia Roma varata il 9 giugno del 1940 a Trieste e consegnata alla Regia Marina il 14 giugno del 1942, giaceva in un punto imprecisato nel Golfo dell'Asinara.

La ricerca del Roma con le descrizioni dell'ing. Guido Gay

La ricerca del Roma da parte del catamarano Daedalus, un'imbarcazione molto particolare che l'ingegner Gay ha progettato e costruito quasi vent'anni fa. Dice lo stesso ingegnere: "ci ho fatto il giro del mondo a vela e poi ho trascorso altri due anni per attraversare ancora una volta l'Oceano Pacifico, fra isole tropicali e tranquille spensierate popola-

zioni, per ciò che mi riguarda il posto più piacevole della terra". Terminati i viaggi oceanici il Daedalus rientra in Mediterraneo e veleggia tra i mari a noi più familiari. Attrezzato come una nave oceanografica in miniatura, alla maniera delle grandi navi possiede un sistema di posizionamento dinamico, in pratica un'elica ausiliaria comandata da un computer che automaticamente mantiene la barca ferma in un posto preciso senza bisogno di ancorarsi, perché ancorarsi dove si vuole far scendere i veicoli subacquei a grande profondità sarebbe impossibile. Però il robot, sul fondo, con le luci vede solo a qualche metro di distanza e con i sonar a non più di cento metri. Dunque non è adatto a fare una ricerca a largo raggio. Prima di lanciarlo bisogna avere un punto. Come trovare il punto? Ovvero come si è giunti esattamente sulla verticale dei resti del relitto della corazzata Roma? La risposta ce la fornisce l'ingegner Gay: "Ecco che qui che interviene un altro dei miei aggeggi, un sonar a scansione laterale." Il sonar non è altro che uno strumento che invia ultrasuoni, vibrazioni ad alta frequenza non udibile, che vengono lanciati in acqua concentrati in un sottilissimo pennello, tutti gli oggetti sul suo rapido cammino producono echi che vengono registrati, muovendo il pennello si disegna una mappa del fondale marino. Nel nostro caso il sonar del Daedalus "fotografa" il fondo marino ad un ritmo di 10 chilometri quadrati ogni ora. Ma verificare una zona di mare molto ampia dove si ha solo un'area di incertezza dove cercare, non è cosa semplice, soprattutto se il fondale marino per la sua conformità può dare tanti echi. Troppo lungo e faticoso, sarebbe investigare ogni contatto per vedere se è roccia o il Roma. In questo caso l'ing. Gay ha aggiunto ai suoi



L'imbarcazione Daedalus in navigazione.

strumenti un magnetometro capace di rilevare la presenza di una massa ferrosa sul fondale marino. "Il magnetometro funziona sul principio della risonanza magnetica nucleare ed è uno strumento non come quelli che esistono e che vengono trascinati lentamente dietro la nave, ma una sonda che viene inviata lungo la verticale dell'eco". Con il favore del mare calmo, il Daedalus viene stabilizzato in posizionamento dinamico sulla verticale del probabile punto di affondamento e il magnetometro, filato in profondità, comincia a dare segnali sempre più forti man mano che si avvicina al relitto.

Indicazione chiara ed inequivocabile della presenza di materiale ferroso. Siamo pronti per vedere se quel segnale appartiene al Roma. E' l'ora del Plutopalla, un prototipo di ultima generazione che sfrutta solo la testa del vecchio veicolo subacqueo Pluto, ma con tecniche innovative che consentono profondità massime fino a 4000 metri. Il Plutopalla pesa solo 60 chilogrammi invece dei 150 del vecchio, ed è maneggevolissimo, tanto che sul Daedalus l'ingegner Gay lo può usare da solo anche senza l'aiuto di nessuno. Ma per manovrare il Plutopalla c'è bisogno di un intero sistema di gestione: sul catamarano è a disposizione del pilota un pannello di co-



L'ingegner Gay e Pluto in fase di recupero.

mando in grado di fornire le indicazioni di rotta e profondità e che vede, attraverso dei monitor, le immagini prese dalla telecamera del veicolo. Sempre sul catamarano, a poppa c'è un rullo automatico con 2000 metri di sottile cavo a fibra ottica la cui estremità si collega al veicolo subacqueo. Il cavo fa passare tutti i segnali nei due sensi dal veicolo al pilota e viceversa. I veicoli subacquei Pluto sono dei piccoli sottomarini, dei batiscafi in miniatura telecomandati dalla superficie e che possono muoversi agevolmente in acqua spinti da varie eliche che eseguono i comandi del pilota. Il Plutopalla è pronto all'immersione con la telecamera che riprende in alta definizione e che scatta fotografie. "Tutto pronto, Plutopalla è in acqua e scende zavorrato con un sasso. In poco tempo arriva sul fondo, sgancia la pietra e diventa a galleggiamento neutro, così i motori possono tenerlo in quota costante qualche metro sopra il fondo. Da sopra io (l'ing. Gay n.d.a.) lo dirigo per fare un giro su se stesso e guardarsi intorno con il suo sonar di navigazione. Rilevo subito la presenza di un grosso oggetto a 80 metri. Il veicolo è sceso un po' più in là del previsto a causa di una corrente. Punto sull'oggetto e metto avanti mezza. Il fondo illuminato dal faro del plutopalla scorre veloce sotto, mentre l'eco sonar dell'oggetto si avvicina. Quando il sonar mi indica una distanza dal relitto di 15 metri rallento, mi tengo più vicino al fondo (parlo come se io fossi presente laggiù a più di mille metri di profondità) sono praticamente sicuro che quello lì sul sonar è il Roma, ma vederlo sbucare dalle tenebre fiocamente illuminato dal faro e pian piano vederlo diventare un chiaro pezzo di rottame è una emozione che ripaga anni e anni di lavoro. C'è il pericolo di impigliarsi. La telecamera ha

un campo visivo ridotto, bisogna girare il veicolo a destra e a sinistra per guardarsi intorno e anche ruotare la testa su e giù. Ricordo che il cavo a fibra ottica galleggia all'insù verso il Daedalus; devo stare attento a non passare sotto a nulla. Sono in vista di un pezzo del relitto. Lo seguo lentamente all'insù guardando verso l'alto che non ci siano cordami o strutture sopra il veicolo. Arrivo così su quello che sembra un cannone, pochi metri e non ci sono dubbi, manca solo l'identificazione certa da parte della Marina Militare".

Le emozioni di una scoperta eccezionale

L ritrovamento dei resti del relitto della corazzata Roma hanno sicuramente scritto una pagina di storia della Marina Militare e dell'intera nazione. L'emozione istante dopo istante, di seguire le immagini che la telecamera del Pluto Palla inviava sul catamarano, è stata fortissima tanto da ricordarla una vita intera. Quegli istanti sembravano non aver fine, dapprima le immagini del nero degli abissi e dei piccoli microrganismi che compongono il plancton, poi nel monitor leggiamo le indicazioni trasmesse dalla telecamera del Pluto Pal-

la, giunto ormai a pochi metri dal fondale, anzi a pochi metri da un forte eco metallico. L'ing. Gay dalla consolle, ci descrive le operazioni, imposta la rotta che deve seguire la sua ultima creatura subacquea, ormai ci siamo: le immagini questa volta ci portano a conoscenza di sicuri manufatti umani, ma ancora non si comprende cosa essi siano. "Eccolo! è uno scudo di un cannone!". Il Plutopalla avanza e ancora commentiamo: "una canna, si vede la rigatura interna ... non abbiamo dubbi: è uno dei 12 cannoni antiaereo da 90/50". Non riusciamo a staccare gli occhi dal monitor, quasi trattenevamo il respiro tanta è la concentrazione dovuta all'emozione per quello che i nostri occhi stanno vedendo. Ci rendiamo conto che noi, io e Lamberto (il capitano di fregata Lamberti ndr) siamo i primi ufficiali, i primi marinai della Marina Militare ad aver visto il relitto. Noi che rappresentiamo idealmente gli eredi di quei valori, quelle tradizioni che lo stesso equipaggio del Roma ci ha trasmesso con il suo esempio: quel senso del dovere sino all'estremo sacrificio per il bene della patria che ha ispirato e continua ad ispirare i marinai di ieri e di oggi. Ci lasciamo rapire dalle immagini del Plutopalla che continua a svelarci



L'ingegner Guido Gay, il tenente di vascello Alessandro Busonero e il capitano di fregata Lamberto O. Lamberti mostrano il punto del ritrovamento.

da più di mille metri particolari inequivocabili del Roma. Ci congratuliamo con l'ingegner Gay: il merito è tutto suo! Dopo 69 anni ci ha portato nel punto esatto dove giace quello che da quel tragico 9 settembre 1943 la Marina e gli italiani considerano un Sacrario inviolabile, la tomba di Ufficiali, Sottufficiali e Marinai che hanno adempiuto al proprio dovere eseguendo consapevolmente gli ordini dell'ammiraglio Carlo Bergamini. Anche per l'Ingegnere Gay l'emozione è forte, il compimento di un sogno che dura dal 1979, anno del primo interessamento. Anni di ricerche e di continue migliorie tecnologiche per gli strumenti che lo stesso Ingegnere Gay progetta e costruisce, e come egli stesso dice "strumenti interamente italiani, progettati e condotti da un italiano". Abbiamo trascorso alcuni giorni con l'Ingegnere Gay, ospiti a bordo del suo catamarano ed oltre alla condivisione del mare, dell'identificazione del Roma, abbiamo condiviso il senso di appartenenza all'Italia e a quei valori che ci spingono ad amare il nostro Paese. L'Ingegnere

Gay non ha svolto la sua attività a scopo di lucro, lo avrebbe potuto fare, ma non l'ha fatto. Ciò che ha fatto invece, è stato rendere omaggio ai caduti del Roma e alla storia, permettendo alla Marina di essere al suo fianco in un momento così ricco di significato. L'individuazione del relitto del Roma inoltre ha messo fine a una serie di dichiarazioni che negli ultimi anni si sono susseguite da sedicenti esperti che avevano annunciato sia il ritrovamento del Roma, che imminenti prove cine fotografiche ... mai mostrate! Annunci mediatici, forse per attirare l'attenzione dell'opinione pubblica, ma mai l'ombra di una foto o filmato che sia, l'ultimo annuncio, caduto nel vuoto è avvenuto solo pochi giorni prima della scoperta. All'Ingegnere Gay e alla sua ultima "creatura subacquea" va il ringraziamento della Marina Militare e di tutti gli italiani. Grazie per averci restituito un pezzo importante del nostro patrimonio storico, grazie ancora una volta per come, attraverso il suo altruismo e disponibilità verso la Marina e la storia della nostra Italia, ha mostra-

to come i principi etici e morali abbiano primeggiato su qualsiasi tipo di speculazione. E le sue parole pronunciate durante la conferenza stampa che si è tenuta a La Maddalena dove ha annunciato che eventuali proventi derivanti dallo sfruttamento mediatico della sua scoperta saranno devoluti all'Istituto Andrea Doria (Ente che assiste gli orfani ed alle famiglie del personale della marina Militare), sono una chiara e inequivocabile espressione dei suoi nobili intenti. Mi sia concesso un ultimo pensiero indirizzato alla memoria dei nostri colleghi marinai che persero la vita insieme all'affondamento della loro Nave: 1352 in tutto e a quei 622 che il destino lasciò in vita. Molti di questi ci hanno lasciato da anni, pochi sono ancora tra noi, molti invece sono i discendenti dell'equipaggio del Roma che dal 28 giugno scorso, grazie all'Ingegnere Gay, sapranno il punto esatto in mare dove deporre dei fiori in memoria di quel tragico giorno.

Alessandro Busonero ■

L'Ingegnere Guido Gay

Ingegnere di 73 anni laureato al Politecnico di Milano nel '64, di origine piemontese, nazionalità italiana e svizzera, particolarmente dotato come "inventore" ideatore progettista e costruttore in svariati campi della tecnica sempre con idee originali fuori dagli schemi consueti, partiva nel 1968 come imprenditore di una ditta di strumenti elettronici di misura, appassionato velista e marinaio, nei primi anni 70 iniziava a studiare i primi veicoli sottomarini teleguidati inserendosi nella storia come pioniere di questa tecnica, nel 1979 fondava la società GAYMARINE per la produzione dei sottomarini robotizzati PLUTO, specializzandosi in apparecchi molto adatti al settore militare della caccia alle mine e per ricerca scientifica, nel 1990 iniziava il progetto di un originale catamarano a vela, il DAEDALUS, adatto al diporto ma anche particolarmente attrezzato per servire da nave madre ai veicoli sottomarini PLUTO, dopo una lunga esperienza di navigazione oceanica comprendente un giro del mondo e un secondo attraversamento dell'oceano Pacifico, si dedicava a sperimentazioni di nuovi ritrovati per l'esplorazione dei profondi fondali marini.

Ritrovare la corazzata Roma è stata la sfida che ha permesso di creare nuovi strumenti che alla fine, oggi, hanno ottenuto un risultato da considerare all'avanguardia nel mondo.



Equipaggio del Daedalus - Ing. Gay Sig.ra Gabriella Skipper Patrizio e Gaja.