

## DELTA DEL PO:

Localizzato il relitto della Regia Nave San Giorgio, già austriaca requisita dalla Kriegsmarine dopo l'8 settembre 1943, incagliata e affondata nell'alveo del fiume Po a Punta della Maestra

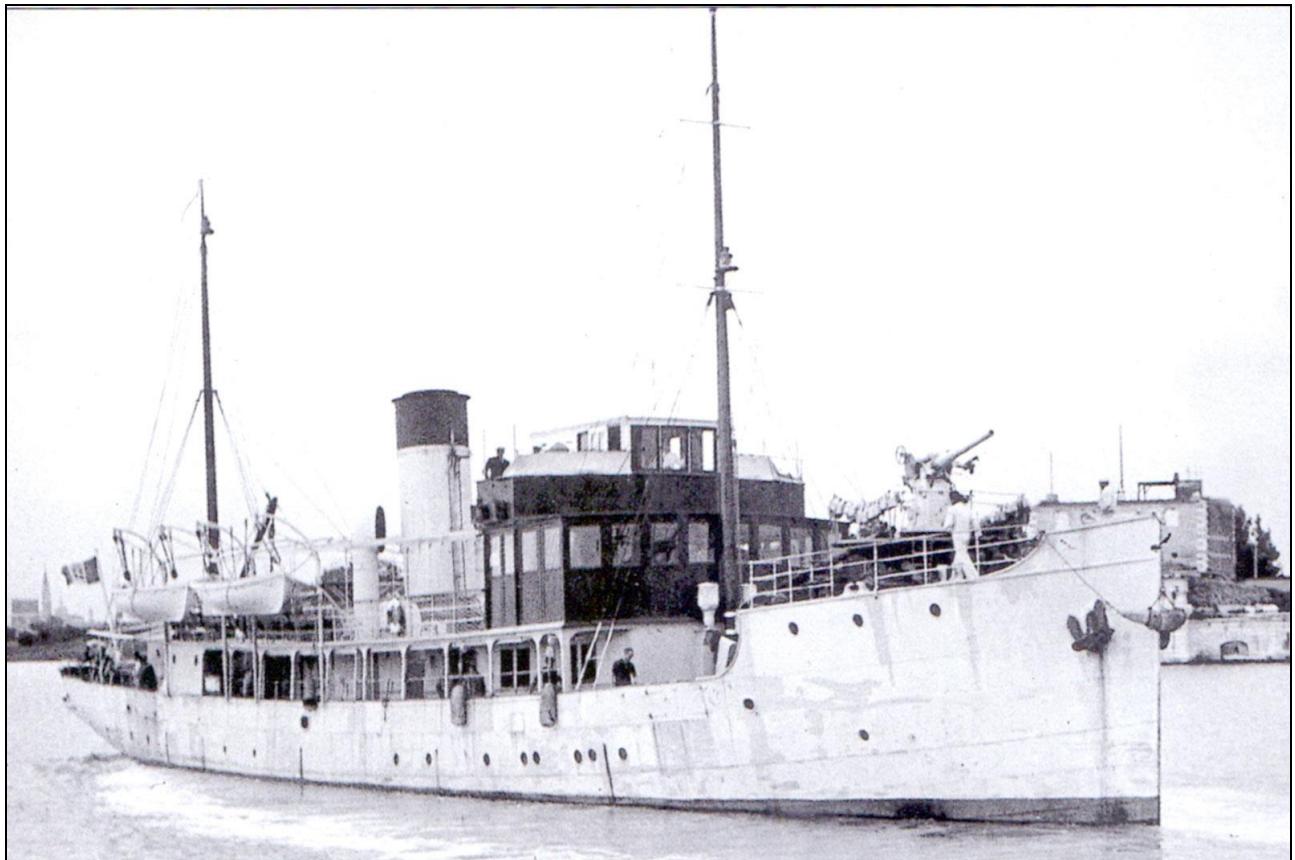
*Di Luciano Chiereghin*



**Foto della foce del Po di Pila, detta Busa Dritta, di Daniele Soncin**

Dopo L'armistizio, separato tra l'Italia e le Forze Alleate, la Marina tedesca operò molte azioni di requisizione di armamenti bellici italiani, tra i quali anche il piroscalo ausiliario della R. M. San Giorgio che già dal '40 svolgeva il servizio di vigilanza foranea in Alto Adriatico con la sigla F95. Dopo la cattura da parte della Kriegsmarine il San Giorgio mantenne il prestigioso nome del santo molto venerato anche dai popoli nord-europei ma la Marina tedesca mutò il suo distintivo ottico in G107. Il suo compito, non nuovo per la nave, era di svolgere servizio di pattugliamento, facendo spola tra Venezia e Ancona. L'equipaggio tedesco (52 uomini tra ufficiali, sottufficiali e marinai) era comandato dal **Obltn.z.** (Sottotenente di Vascello) **S. Wienbek**. Il piroscalo lungo 54 metri e largo 8, era stato costruito nel 1914 dallo **Stabilimento Tecnico Triestino** per conto della **Società Anonima di Navigazione a Vapore Istriana** con sede a Trieste. Aveva una stazza lorda di 363,61 tonnellate ed era mossa da una macchina a vapore della potenza indicata di 960 cv.

Era armata, a proravia con un cannone da 76 mm, e a poppa con due mitragliere accoppiate da 20 mm, oltre alle 28 mine e altre armi più leggere.



*Il San Giorgio a Venezia dopo i lavori nel 1940 (coll. Achille Rastelli)*

La notte del 12 Febbraio del 1944, nel corso di un normale servizio di pattugliamento, venne sorpreso da una violenta mareggiata di Bora in prossimità di Punta della Maestra, alle foci del Po. Il comandante della nave azzardò una pericolosa manovra di atterraggio alla foce del Po di Pila, Busa Dritta con l'intento di entrare nel fiume e mettersi al riparo della burrasca per poi risalire la foce e raggiungere il vecchio faro di Pila presieduto da un comando tedesco. La manovra non andò a buon fine e la nave rimase incagliata sul un basso fondale, intorno ai tre metri di profondità, a circa 200 metri dalla riva destra del ramo della foce del fiume, sbandando sul lato sinistro, rimanendovi insabbiata e semisommersa. L'equipaggio si portò in salvo sulla spiaggia del così detto "Scano della Mula" (oggi Scano Boa), non prima però, di aver contattato via radio il vicino comando tedesco chiedendo aiuto. Il mattino seguente tutto l'equipaggio, che nel frattempo, si era messo in salvo, raggiungendo la vicina spiaggia con la scialuppa di salvataggio, fu prelevato dagli stessi militari tedeschi di stanza a Pila e provvisoriamente alloggiati al faro. Il comandante, invece, fu ospitato in casa dei signori Crepaldi di Pila, dove rimase per una decina di giorni fino al suo trasferimento.



**Foto del San Giorgio scattata poco dopo l'incaglio tratta dal libro "I vaporetti" di Valenti Paolo e Spazzapan Giorgio (collezione Achille Rastelli)**

Nei giorni a seguire i militari tedeschi di stanza al faro di Pila, dopo aver messo in salvo l'equipaggio del San Giorgio, iniziarono a sbucare l'armamento di coperta e successivamente il carbone della stiva. Sequestrarono allo scopo la motobarca da pesca del Signor Ottolini, proprietario terriero di Pila, ingaggiando alcuni giovanotti del paese, tra i quali il Signor Giuseppe Saja allora diciassettenne che, dopo essere stati indotti a salire sulla stessa motobarca e condotti sul luogo dell'incaglio furono costretti ad immergersi nelle gelide acque, per recuperare il carbone dalla stiva impiegando sacchi di juta e cesti di vimini. Il carbone caricato nella motobarca venne trasportato al faro dove i tedeschi se ne servirono per riscaldarsi dopo aver requisito tutte le stufe in terracotta delle scuole elementari di Pila e Cà Zuliani. Al famoso e allora misterioso Pippo non era sfuggito l'immobile bersaglio e, sistematicamente, ogni sera, si sfogava mitragliando l'inerte relitto per poi scomparire in mare. In breve tempo il S. Giorgio fu ridotto come un colabrodo.

Dopo le operazioni di salvataggio dell'equipaggio e degli armamenti e del recupero del carbone dalla stiva, i tedeschi acconsentirono che i pescatori di Pila prelevassero dalla nave semisommersa tutto ciò che era asportabile, così nel giro di un paio di mesi quasi tutte le sovrastrutture scomparvero. Rimasero così visibili solamente la coperta oramai spoglia e il cannone, installato in piazzola sopra il ponte del castello di prora;

la sua rimozione risultava infatti difficoltosa in assenza di adeguati mezzi di sollevamento ma, sebbene spogliata di tutti i suoi accessori, con la bassa marea, la bocca da fuoco era visibile, fuoriuscendo parzialmente dall'acqua. Il relitto, quasi totalmente immerso, costituiva un pericolo per la navigazione e venne pertanto successivamente segnalato da parte della Capitaneria di Porto di Chioggia con una boa sormontata da un traliccio di 4 metri dotato di catarifrangente.

Con il passare del tempo il relitto sprofondò nell'alveo del fiume, a cominciare dalla poppa e nei primi anni '60 del secolo scorso, ne era visibile solamente il cannone che, affiorando, rappresentava, ancora, un pericolo, sia per la navigazione fluviale ma soprattutto per il naviglio dei pescatori di Pila che, non possedendo strumentazione idonea per rilevare l'ostacolo di notte o in condizioni di scarsa visibilità, spesso entravano in collisione contro quell'ostacolo. In una scena notturna del film "Scano Boa" di Renato Dallara, tratto dal romanzo dello scrittore rodigino Gian Antonio Cibotto, è chiaramente visibile il cannone affiorante ricoperto di alghe ed incrostazioni. I pescatori di Pila dopo varie istanze indirizzate alla competente Capitaneria di Porto di Chioggia non riuscirono ad ottenere l'auspicato recupero (troppo oneroso) del relitto, come qualcuno ancora oggi sostiene, ma solamente la rimozione del cannone che, fatto brillare con cariche esplosive dagli artificieri della M.M.I. si abbattè fuori bordo, a fianco dello scafo. Tutto questo avvenne nel corso del 1967.

A causa dell'estensione della foce del fiume verso est, il suo livello inevitabilmente si innalzò e con esso anche il suo alveo che, in conseguenza del moto radente e del processo chimico della chiariflocculazione delle acque dolci miste a quelle saline ma, soprattutto al fenomeno del bradisismo negativo provocato dalla indiscriminata estrazione del metano nel delta del Po di quegli anni, tutto il territorio subì un abbassamento generale di oltre 2,5 metri e, a causa di questo, anche il relitto sprofondò e scomparve dal tutto sotto il letto del fiume.

Il profondo mutamento dei fondali del Delta, degli ultimi 70 anni e in particolare quello dovuto al naturale ripascimento della spiaggia conseguì l'effetto che l'allungamento della spiaggia di "Scano Boa" si prolungasse in direzione Nord-Est di oltre 200 metri, ricoprendo così anche il punto dove era situato il relitto. Eseguendo la georeferenziazione, utilizzando una aerofotogrammetria del volo G.A.I. del 1949, Luciano Chiereghin individuò in mappa la sagoma e relativa posizione del relitto; dalle attuali immagini satellitari, lo stesso risulta oggi trovarsi sotto il piano campagna della spiaggia citata, in prossimità del bagnasciuga. Confrontando successivamente i dati rilevati dalla M.M.I., distanza e rilevamento dal nuovo faro di Pila, quando il relitto era ancora visibile e l'elenco degli Avvisi ai Naviganti, pubblicati nei Portolani dell'epoca, si è giunti a circoscrivere una posizione sulla spiaggia abbastanza attendibile, ma però ancora approssimativa. Il Chiereghin, esaminando poi, le immagini all'infrarosso dell'archivio delle immagini satellitari di Google Heart non è sfuggito intravvedere in una di queste e non ne ha avuto dubbi, l'immagine termica della nave giacente al di sotto della sabbia della spiaggia, non ancora coperta dalla vegetazione.

Certo di questi risultati si è attivato mettendo al corrente le Autorità competenti, nello specifico la Soprintendenza per i beni Culturali e ambientali (SABAP) di Verona, inoltrando un'istanza per ottenere l'autorizzazione a procedere a ulteriori indagini non invasive, con il massimo rispetto per l'ambiente, per le quali si sarebbero utilizzate apparecchiature specifiche quali Gps, Magnetometro e Georadar. Dopo aver ottenuto l'assenso dell'Autorità competente si è proseguito ad estendere la ricerca nel luogo prestabilito, utilizzando le citate apparecchiature sotto la direzione dei relativi tecnici: l'ing. Nicola Albertin e il Sig Gianluigi Zanellato. I suddetti operatori condotti in loco dai ricercatore Luciano Chiereghin, dall'esperto di recuperi navali dott. Danilo Pellegrini, già collaboratore della M.M.I. e dell'Ufficio Storico della Marina Militare, dall'ing. Giovanni Cecconi, che ha documentato fotograficamente e con l'utilizzo di un aquilone,

dotato di telecamera, l'intera operazione, e infine dalla appassionata di archeologia Sheila Mancini, si sono recati con una imbarcazione e relativa strumentazione sulla spiaggia in questione, approdando in prossimità del punto stimato elaborando i dati cartografici delle aerofotogrammetrie unitamente con quelli forniti della Marina Militare nel 1953, per proseguire le indagini. Nel punto stimato si sono rilevati forti perturbazioni magnetiche sul monitor del magnetometro e altrettanti forti segnali anomali nel computer del Georadar. Tutti questi dati sono stati memorizzati in un file che, se sarà necessario, verranno messi a disposizione delle autorità competenti. Queste anomalie magnetiche sono state rilevate in prossimità del punto ipotizzato per una lunghezza di circa 55 metri con diretrice Est-Ovest e per 10 metri in direzione Nord-Sud, il tutto a una profondità, stimata variabile dai 3 metri dal lato prua ai 5 metri lato poppa sotto la coltre di sabbia. Dai rilievi eseguiti, con il Magnetometro e con il Georadar, al di fuori dell'area circoscritta, non si è rilevato alcuna anomalia e tutto ciò mi permette di poter affermare con ragionevole certezza che si tratti effettivamente del relitto del San Giorgio, sepolto sotto le sabbie del delta del Po.

Luciano Chiereghin

Porto Tolle 27 Agosto 2018.