

NERO ALFA

Ivan Scelsa

Paolo Masotti

Storie di cronaca e delitti
al volante di un'Alfa Romeo



GIORGIONADA EDITORE

NERO ALFA

Storie di cronaca
e delitti al volante di
un'Alfa Romeo

Giorgio Nada Editore Srl

Direzione editoriale

Leonardo Acerbi

Redazione

Giorgio Nada Editore

Cover e impaginazione

Sansai Zappini

© 2024 Giorgio Nada Editore

TUTTI I DIRITTI RISERVATI

È vietata la riproduzione dell'opera o di parti di essa in qualsiasi forma e con qualsiasi mezzo, compresa stampa, copia fotostatica, memorizzazione elettronica, riproduzione su internet, diffusione on line e qualsiasi altra forma di archiviazione, senza la preventiva autorizzazione scritta da parte di Giorgio Nada Editore Srl

REFERENZE ICONOGRAFICHE

Oltre ai materiali fotografici forniti da persone ed Enti menzionati nella pagina finale dei ringraziamenti, alcune immagini storiche provengono da precedenti pubblicazioni della Casa editrice e sono state fornite a suo tempo dal Centro Documentazione Alfa Romeo di Arese.

Giorgio Nada Editore

20055 VIMODRONE (MI) - Italia

T + 39 02 27301126 - F + 39 02 27301454

E-mail: info@giorgionadaeditore.it

<http://www.giorgionadaeditore.it>

Allo stesso indirizzo può essere richiesto il catalogo di tutte le opere pubblicate dalla Casa Editrice.

Distribuzione:

Giunti Editore Spa

via Bolognese 165

I - 50139 FIRENZE

www.giunti.it

Nero Alfa. Storie di cronaca e delitti al volante di un'Alfa Romeo

ISBN: 978-88-791-1964-1

Prima edizione digitale: settembre 2024

Ivan Scelsa - Paolo Masotti

NERO ALFA

Storie di cronaca e delitti
al volante di un'Alfa Romeo

GIORGIO NADA EDITORE

SOMMARIO

<u>p. 9</u>	I kamikaze del mare
<u>p. 15</u>	I raid aerei distruggono il Portello
<u>p. 21</u>	La 6C Sport berlina del Duce
<u>p. 27</u>	L'ingiustizia sommaria
<u>p. 37</u>	La Giulietta imbottita
<u>p. 43</u>	La strage della "Giulietta"
<u>p. 49</u>	Le quattro Giulia dei Marsigliesi
<u>p. 57</u>	Ciao amore, ciao
<u>p. 63</u>	Una scia di sangue attraversa Milano
<u>p. 71</u>	Il Mostro
<u>p. 77</u>	Le Brigate Rosse di Arese
<u>p. 87</u>	Il biondino in spider
<u>p. 95</u>	La GT2000 corre veloce
<u>p. 101</u>	Quella Giulia Speciale della Stradale
<u>p. 109</u>	Merli come Spatafora, in Alfa o in Ferrari?
<u>p. 117</u>	All'inseguimento della GT
<u>p. 123</u>	L'Alfetta di via Fani
<u>p. 129</u>	L'omicidio sbagliato
<u>p. 135</u>	La Giulietta del Falco
<u>p. 141</u>	Il poliziotto e il generale. Trappola per due
<u>p. 149</u>	Fuori in cinquanta secondi
<u>p. 155</u>	Andreotti, Lima e l'Alfa 6
<u>p. 161</u>	Due che facevano sul serio
<u>p. 169</u>	San Valentino a Prati dei Papa
<u>p. 177</u>	L'Alfetta e la Giulietta blu del Lauro
<u>p. 181</u>	145 vs Alfetta
<u>p. 187</u>	La 164 di "Sandokan"

Prefazione

Devo ammettere che non avevo mai pensato ad un'auto bellissima, oppure ad un'utilitaria particolarmente in voga, come scena di un crimine, oppure oggetto stesso di un crimine. Nel senso che mi sono spesso occupata di casi di cronaca nera, nei quali l'auto fosse una scena del crimine primaria o secondaria (pensiamo alla Seat Arosa di Olindo Romano, *ndr*), ma non mi ero mai soffermata sul racconto del delitto fatto dal punto di vista dell'auto stessa.

Questa raccolta di ventisette racconti di vario tipo, omicidi, stragi e attentati dinamitardi, ha qualcosa di unico e intrigante: le vetture storiche dell'Alfa Romeo. E per un'appassionata di *crime*, come me, era impossibile non leggerla tutta d'un fiato e apprezzarla.

Colpisce il ruolo della Giulietta nel primo dei delitti, poi attribuiti al Mostro di Firenze. L'auto iconica di quegli anni e, ancora oggi, amata nella sua ultima versione, è stata l'alcova di due amanti trucidati e persino "letto" del povero bambino, suo malgrado testimone dei delitti. È come se il racconto di quell'episodio fosse fatto proprio dalla stessa auto. Le Alfa si muovono nel mondo della malavita, della cronaca nera e del *noir*, come se fossero dei personaggi reali.

È complicato raccontare il punto di vista di un'auto, ma ci sono riusciti Ivan Scelsa, grande esperto di queste vetture e della loro storia, e Paolo Masotti, storico che ne ricostruisce i segreti con i dati scientifici e oggettivi degli archivi della motorizzazione della polizia di Stato.

Le Alfa si animano allora come testimoni di positività, soprattutto se si parla delle Pantere della polizia, oppure come "personaggi" negativi, se pensiamo che diventano non solo scene del crimine, ma anche esse stesse bombe per gli attentati.

Le storie, che raccontano in episodi brevi ma scritti in maniera scorrevole e chiara, si muovono poi sullo sfondo della Storia più grande, quella del nostro Paese, che non può che essere rivissuta attraverso le immagini di queste bellissime vetture che tutti noi abbiamo amato e che amiamo, siano esse in mano ad un assassino oppure a un gangster, siano invece blindati che trasportano uomini potenti e misteriosi, sia che siano le vetture che ci danno sicurezza e che rimandano ad una tradizione di polizia antica e blasonata.

Insomma, questa è una lettura davvero imperdibile sia per chi ama il crimine e – come me – non capisce molto di auto, ma apprezza la loro utilità e bellezza, sia per chi è naturalmente attirato dalla storia più nera del nostro Paese. Che poi è l'unica che attiri e che racconti tutto: amore, morte, passione, tragedia, ripresa. Insomma l'Italia in un marchio storico, per sempre.

Laura Marinaro

Introduzione

“Nero Alfa”. Quale altro colore avrebbero potuto scegliere Ivan Scelsa e Paolo Masotti per una “cavalcata” di circa settant’anni tra delitti e cronaca, tutti segnati dalla presenza, da protagonisti o da comparse sullo sfondo, di modelli Alfa Romeo? Difficile non incrociare vetture del Biscione quando si ripercorrono certe vicende italiane, soprattutto nel Dopoguerra, e in particolare dagli anni Cinquanta in poi. Ma a ben guardare, da quel momento, con il successo commerciale e di immagine della Giulietta – la creatura di Giuseppe Luraghi – le Alfa Romeo entrano di prepotenza non solo nella cronaca e nel costume italiano, ma nella Storia nazionale *tout court*. Se questo è vero, la proposta di “colori” in chiave Alfa Romeo si allarga alla grande (come, speriamo, le future fatiche alfistico-letterarie di Scelsa&Masotti).

Vogliamo partire dal “Rosso Alfa”, per tracciare un dualismo con il “Nero” del titolo? Le vicende degli stabilimenti del Portello, poi di Pomigliano d’Arco e Arese (in misura molto minore, di Pratola Serra), si intrecciano con la storia della sinistra politica e operaia in Italia, con quella del movimento sindacale e, in particolare, del settore metalmeccanico. Negli anni Trenta, sulle linee del Portello (che all’inizio non sono linee...) nasce un’*élite* operaia consapevole di essere l’eccellenza nel settore: quegli uomini “fabbricano” orgogliosamente le Alfa Romeo, simbolo del superlusso dell’epoca, e delle classi sociali alte e altissime. Nel secondo Dopoguerra, con la motorizzazione di massa, il Boom economico, la nascita di modelli Alfa Romeo sportivi, ambiti e prestazionali, ma alla portata di molti italiani, si passa dall’*élite* a schiere operaie più ampie, che coltivano una precisa visione politica, dell’economia, del rapporto tra le classi sociali, dei diritti. Siamo a cavallo degli anni Sessanta e Settanta. Tra Arese e Pomigliano, purtroppo, si verificano anche gli eccessi (auto)distruttivi del sindacalismo selvaggio, addirittura si diffondono la criminalità politica e il terrorismo delle Brigate Rosse. Le fabbriche – le chiamavamo così – si tingono per decenni di Rosso. Il film non lo dice, né vi compaiono modelli del Biscione, ma Giancarlo Giannini/Mimì metallurgico (ferito nell’onore), non potrebbe essere un operaio-massa in uno stabilimento Alfa Romeo del Nord?

Tra Rosso e Nero, potrebbe poi spuntare un “Rosa Alfa”. Le cronache, le foto, il Mito stesso della Dolce Vita, oltre ai modelli americani sfoggiati nella Capitale da pochi fortunati (?), sono zeppi

di Alfa. Quell'onda lunga tracima nella letteratura e nel cinema. Una citazione per tutte: il girovagare vorticoso sulle dune del litorale romano del maturo ingegnere di successo Antonio Berlinghieri (Ugo Tognazzi) innamorato perso di Francesca, ragazza bella, giovanissima, moderna e dolcemente beffarda (Catherine Spaak). Trama "Rosa" della più classica commedia all'italiana: è *La voglia matta* di Luciano Salce (1962). Da quell'amore impossibile escono malconci il protagonista Antonio ma soprattutto la sua impeccabile Alfa Romeo 2600 Touring, modello pluriaccessoriato, simbolo di benessere, decappottabile un tantino peccaminosa, dal prezzo inarrivabile (malgrado il Miracolo) per quelli che, pure motorizzati, viaggiano però sulle 500 e 600.

Si potrebbe continuare con il pantone dei colori Alfa, ma una Introduzione deve appunto introdurre, non oscurare il lavoro degli Autori. Fermiamoci solo un attimo sul "Verde", colore da sempre legato al Quadrifoglio Verde, una sorta di "marchio nel Marchio" nella storia Alfa Romeo. È un colore che ritorna ciclicamente nella gamma del Biscione, con *nuances* più o meno azzeccate, ma mai banali. Cento anni dopo, idealmente, possiamo citare il concetto "Green" che è entrato di prepotenza nell'evoluzione dell'automobile e nell'*automotive*. Anche se, a pensarci bene, il colore-simbolo della trazione elettrica non è il verde, ma il blu. Questa, però, è davvero un'altra storia ancora tutta da scrivere: vedremo chi la racconterà.

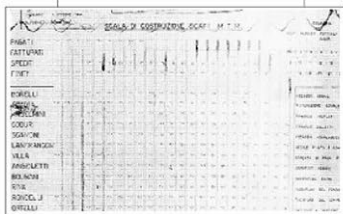
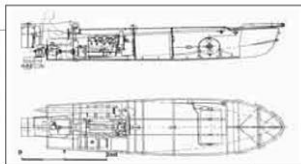
Agli Alfisti, a quelli che leggeranno *Nero Alfa*, il cuore batte quando sentono cantare un raffinato "Busso" o ruggire un vecchio bialbero, magari quello della Giulia di Maurizio Merli lanciata in uno dei suoi tanti inseguimenti.

Danilo Moriero



IN GUERRA

A sinistra: un barchino Mtm. A destra: nella prima e nell'ultima immagine, i documenti ritrovati. Al centro: manifesto della X Mas.



Barchini esplosivi sul Lario

Dossier segreto in soffitta

In una cassa del cantiere navale Cramar di Cadenabbia ritrovati alcuni documenti "top secret" sulle armi belliche realizzate a Como

[l'intervista]

GIORGIO CAVALLERI
Storico e saggista

«Autentici kamikaze del mare»

«Durante la Seconda Guerra Mondiale hanno trovato ampio impiego non solo gli Mtm (Motoscafi a Turismo Modificato), noti come "barchini esplosivi", ma anche un altro tipo di armi molto particolare e, sembra, molto efficaci: si tratta di piccoli sommergibili simili a un siluro (Siluri a lenta corsa, o Slc), conosciuti anche come "maiali". Ne abbiamo parlato con Giorgio Cavalleri, storico e scrittore comasco.



Che ruolo hanno avuto questi "barchini esplosivi" nella seconda guerra mondiale?

Non hanno avuto un grande ruolo, più che i "barchini esplosivi" venivano utilizzati più che altro quelli che venivano chiamati "maiali". Ne uscivano dai sommergibili manovrati dalle persone, i più famosi sono stati quelli con cui gli uomini della decima Mas erano riusciti a violare i porti di Alessandria d'Egitto e Gibilterra. I "barchini esplosivi" non hanno avuto invece un grandissimo uso, perché talvolta era necessario manovrarli, diventando così una sorta di kamikaze, era più un'idea, più che una realizzazione pratica, non trovavano un uso concreto. C'era stato anche un tentativo di usarli a distanza, ma era più una cosa di prospettiva.

Com'erano fatti e come venivano utilizzati questi tipi di armi?

Quelli che venivano chiamati "maiali" erano come dei siluri che si potevano pilotare, sono stati messi sotto le chiglie di alcune navi importanti. La Marina da guerra italiana aveva avuto grandi successi con questo tipo di armi: erano dei siluri che si potevano manovrare, in genere da due marinai che andavano sott'acqua e riuscivano a mettersi sotto la chiglia della nave tornando poi a nuoto. In questo modo era stato violato il porto di Gibilterra e di Alessandria d'Egitto, tra le imprese più acclamate della Marina italiana nel corso della Seconda Guerra Mondiale.

M. Mo.

di Gianfranco Casnati

«La scoperta di un documento davvero "esplosivo" in una cassa abbandonata nella soffitta del Cantiere Navale Cramar di Cadenabbia, ha riaperto una interessante pagina di storia del nostro lago. Si tratta di un prospetto con tutte le misure e le coordinate per la costruzione dei famosi Mtm (Motoscafo Turismo Modificato), comunemente chiamati "barchini esplosivi", autentica spina nel fianco della Marina Britannica durante la Seconda Guerra Mondiale. L'idea di utilizzare i mezzi d'assalto prese corso negli anni '30 ed il 6 luglio 1939 lo Stato Maggiore della Regia Marina affidò alla Flottiglia Mas di base a La Spezia la formazione di un gruppo di ufficiali in grado di utilizzare al momento opportuno questi mezzi speciali. Si iniziò quindi la

produzione degli Mtm e degli Slc (Siluri a Lenta Corsa - meglio noti come "Maiali"). Dal marzo 1941, uomini e mezzi vennero raggruppati in un nuovo reparto organico denominato X Flottiglia Mas. L'armistizio del 8 settembre 1943 colse di sorpresa quegli uomini, ormai arrivati al massimo della loro operatività. Al Nord proseguì la X Mas, con il comandante Junio Valerio Borghese, mentre al sud venne costituito Marassallo (comandante Ernesto Forzi). Sotto la Repubblica Sociale Italiana, la produzione degli Mtm passò tutta dai Cantieri Riogietto di Varazze

nelle mani dei cantieri Cranchi del Lario e Feltrinelli del Garda, per sfuggire ai bombardamenti degli Alleati al mare. Così anche in questa drammatica situazione i costruttori italiani riuscirono a trasferire la loro grande esperienza maturata in campo motornavale, nelle unità da guerra ad opera di tecnici preparati e di mano d'opera abilitata. Nei cantieri della ex flotta di Brieno di Giovanni Cranchi (ora del figlio Cleto), in quelli di Alfredo e Nello ed in quello di Antonio e Mario di Cadenabbia (ora Cramar di Giacinto, Ettore e Luigi Cranchi) ne furono costruiti oltre 150. Leggendarie divennero le imprese degli Mtm nelle incursioni alla baia di Suda all'Isola di Creta, a Malta, a Gibilterra, ad Algeri, ad Alessandria. Famosa è l'incursione del 25-26 marzo 1941 nella base inglese di Suda (Creta) durante la quale gli Mtm distrussero l'incrociatore britannico York di 10 mila tonnellate ed una petroliera. Impiegarono quasi mezzo d'ascio di saprerite, erano pilotati da uno o da due uomini. Questa la descrizione fatta da Junio Valerio Borghese nel suo libro *Decima Flottiglia Mas*: «Motoscafo a fondo piatto, largo m. 1,90, lungo m. 5,20; un motore Alfa Romeo 2500 gli assicura la velocità di 32 mg; 5 ore di autonomia alla massima velocità, il complesso elica-timone, costituito un blocco esterno allo scafo come in un fuoribordo, è retante; è sollevata, cioè, con facile manovra, per passare a fior d'acqua sopra le ostruzioni senza intorparvi. Nella parte anterior-

re del motoscafo ha sede un barilotto contenente 300 kg. di esplosivo con sistema di scoppio ad urto o a pressione idrostatica. Un uomo solo lo pilota; scompare celermente le eventuali ostruzioni e le reti paranoie, individua il bersaglio; lo punta con la prua del barchino; quando è in punteria, mette tutta la forza, blocca il timone, e subito si lancia in mare. Mentre il pilota, per non trovarsi in acqua al momento dell'esplosione, si issa rapidamente sul salvagente di legno che gli faceva da schianale e che si stacca da bordo un attimo prima del tuffo mediante la manovra di una leva, il barchino continuava la sua corsa investendo il bersaglio; la parte poppiera si stacca da quella proliera (per l'azione di una corona di cariche esplosive disposte tutt'attorno allo scafo che, all'urto, tranciano

il barchino in due) e affonda rapidamente, mentre il barilotto con la carica, giunto alla quota prestabilita in basso al passaggio del bersaglio, esplosione per pressione idrostatica, aprendogli una vasta falla nell'opera viva». Una volta ultimati gli scafi in legno, i barchini venivano trasportati a Sesto Calendo nella fabbrica della Sial Marchetti per essere motorizzati e caricati di esplosivo. I motori erano retrofuoribordo Alfa Romeo, con piede poppiero Cattaneo, montati appunto dalla ditta Guido Cattaneo di Milano. L'impiego delle maestranze nei cantieri costituì una grande risorsa economica per le famiglie del nostro lago in quegli anni tragici. Gli operai addetti alla costruzione dei mezzi bellici, infatti, godevano della totale esenzione dai servizi militari.

I KAMIKAZE DEL MARE

L'Italia del 1935 è un Paese ormai in guerra, impegnato nei mari del Mediterraneo tanto quanto in terra nordafricana. Le risorse sono poche, questo è noto, ma l'ingegno italico è in grado di colmare lacune economiche importanti grazie alla sua industria meccanica che, sebbene pressoché del tutto votata all'impegno bellico, mostra comunque vivacità, soprattutto di idee.

La storia dei kamikaze del mare a bordo del Motoscafo da Turismo Modificato nasce proprio qui, tra le pieghe della Storia d'Italia, quando i rapporti tra il governo fascista e quello britannico sembrano essere definitivamente compromessi ed orientati ad un insanabile punto di rottura.

Concepiti dal Generale di Squadra Aerea, il duca Amedeo di Savoia, gli M.T.M. sono scafi ideati per essere veloci e al tempo stesso esplosivi. Pensati per essere trasportati dagli idrovolanti S.55 della Regia Aeronautica, vengono preventivamente sottoposti al fratello del duca Amedeo di Savoia, l'ammiraglio di divisione Aimone, e divengono quindi un'arma micidiale in mano alla Regia Marina nazionale, sempre alla ricerca di nuovi strumenti in grado di colmare lo stato di arretratezza e obsolescenza in cui versa il Corpo e che, inevitabilmente, lo pone in condizione di inferiorità di fronte agli avversari.

Prima dell'affido alla CABI Cattaneo di Milano (che si occupa dell'allestimento delle imbarcazioni), lo studio viene affidato ai Cantieri Baglietto di Varazze, in Liguria, che autonomamente cominciano ad apportare modifiche significative allo scafo originale.

Lo scafo è in legno, con carena a spigolo senza scalini, rinforzato da due chiglie paramezzale in noce e suddiviso longitudinalmente in quattro compartimenti in cui trovano posto sia i due serbatoi carburante da cinquanta litri ciascuno che un motore entrofuoribordo Alfa Romeo 6C 2500 da novanta cavalli a 4400 giri al minuto e piede poppiero Cattaneo la cui autonomia è di circa cinque ore

oppure di ottanta miglia percorribili ad una velocità massima di quasi trentadue nodi (pari a sessanta chilometri orari).

Il motore, convertito all'uso marino, risulta essere davvero potente per il periodo e rappresenta quanto di più tecnologicamente avanzato, proprio come gli organi di trasmissione e le due eliche coassiali controrotanti (in grado di consentire sia stabilità che direzionalità a timone bloccato), il cui piede poppiero è ribaltabile a comando del pilota per superare eventuali sbarramenti dei porti nemici.

Insieme agli SLC – il siluro “maiale” in dotazione agli incursori della X Flottiglia Mas in grado di espugnare i porti di Gibilterra ed Alessandria d’Egitto – rappresenta una micidiale arma d’attacco, capace di trasportare anche trecento chili di tritolo da lanciare a tutta velocità contro l’obiettivo, prevalentemente navi e porti. E il pilota? È forse la storia di un kamikaze, questa? No, certamente no, per lo meno nell’epilogo. Al grido di «Patria e Onore», i marò si lanciano all’attacco a tutta velocità e dopo aver bloccato i comandi sganciando un galleggiante a zattera che costituisce lo schienale, abbandonando lo scafo un centinaio di metri prima dell’impatto e del conseguente innesco della carica a pressione idrostatica. La morte è scongiurata, per lo meno nell’immediato, non sempre nelle fasi successive.

Dopo aver abbandonato l’*emme* (così viene chiamato dagli addetti), l’incursore raggiunge infatti la zattera aggrappandosi per limitare l’onda d’urto scatenata dall’esplosione e cercare di raggiungere la riva. Per ciascuno di loro, la speranza è quella di non esser catturato: un’ipotesi remota, vista la distanza dalle forze amiche e lo sguardo ormai prossimo di quelle nemiche a cui, in quella particolare situazione, non si può certo opporre ferrea resistenza.

I mezzi, però, sebbene pronti, non hanno un impiego immediato. Dopo lunghi collaudi (ancor di più dura la sperimentazione), il varo viene ufficializzato il primo giorno di marzo del 1941 all’Idroscalo di Milano, pochi giorni prima di quello che viene censito come il “battesimo del fuoco” ufficiale: l’azione offensiva contro la base britannica di stanza nella Baia di Suda, a Creta.

All'alba del 26 marzo, in un'azione perfettamente coordinata, i motori Alfa Romeo lanciano a tutta velocità sei motoscafi M.T.M. contro l'incrociatore di classe Country da diecimila tonnellate HMS York e la nave cisterna di oltre ottomila tonnellate Pericles. L'operazione è un successo: proprio grazie all'affidabilità dei mezzi, alla straordinaria audacia e al grado di efficienza raggiunti in addestramento dagli operatori, le navi vengono affondate. Gli eroi sono il tenente di vascello Luigi Faggioni, il sottotenente di vascello Angelo Cabrini, il capo cannoniere Alessio De Vito, il capo motorista Tullio Tedeschi, il secondo capo meccanico Lino Beccati e il sergente cannoniere Emilio Barberi. Si tratta di uomini coraggiosi, dotati di grande perizia e abilità che, dopo aver superato ben tre ordini di sbarramento a protezione dei mezzi inglesi, riescono ad affondare gli obiettivi.

Il piano d'attacco funziona perfettamente: gli incursori si avvicinano il più possibile ai punti da colpire, stabilizzano il timone, quindi lanciano i barchini esplosivi alla massima velocità contro i bersagli nemici dopo essersi lasciati sbalzare in mare seguendo un protocollo addestrativo studiato nei minimi dettagli e mai lasciato al caso.

Solo al sorgere del sole gli inglesi realizzano che non si è trattato di un attacco aereo ma di un assalto dal mare. Ma come è possibile? Che è successo? L'inaccessibile base di Suda viene violata dagli uomini della marina italiana che, in pochi minuti, distruggono ventimila tonnellate di naviglio britannico. Tutti e sei i protagonisti dell'eroica impresa sono salvi, ma vengono fatti prigionieri dalle truppe inglesi.

Sei uomini diversi per grado, ma uguali per coraggio, per capacità e per tenacia combattiva. Sono stati aiutati? Se sì, come? Quel persistente dubbio negli avversari svanisce dopo poco: si tratta di un gesto mirato, studiato e frutto dell'ardimento degli uomini che lo hanno compiuto. Lo studiano, cercano di carpirne il *modus operandi* e in parte ci riescono, correndo ai ripari.

In tal senso, l'azione del luglio seguente non ha lo stesso esito. Questo non per demerito dei piloti, sia chiaro, piuttosto per i nuovi

sistemi radar adottati dalle forze contrapposte che, contrariamente a quanto accaduto la volta prima, consentono di individuare i piccoli e veloci M.T.M. che, nell'occasione, vengono ostacolati anche dalle avverse condizioni di un mare piuttosto mosso.

Ripensandone l'utilizzo e trasferendo la produzione da Varazze ai cantieri Crachi del Lario e Feltrinelli del Garda (questo per sfuggire ai bombardamenti degli Alleati al mare), i barchini della X Mas restano fermi per diverso tempo, almeno sino al biennio 1944-1945, quando battenti bandiera della Regia Marina della Repubblica Sociale Italiana, affrontano le unità del nemico angloamericano.

E se, negli anni, a bordo di questi mezzi in molti muoiono immolandosi per amor di Patria, tanti altri vengono invece fatti prigionieri. In tutto, infatti, sono circa duecento gli uomini che si servono dei mezzi d'assalto subacquei e di superficie e che affondano o rendono inutilizzabile oltre il 38% delle imbarcazioni nemiche e il 15% di quelle mercantili. Non poco. A ricordarlo, nel 1991, è persino il Presidente della Repubblica Francesco Cossiga in un discorso tenuto in occasione della consegna della bandiera di combattimento ai loro eredi, gli Arditi Incursori del *Comsubin* della Marina Militare.

Sta di fatto che loro, i veloci e potenti barchini, a guerra finita vengono ritirati e demoliti dall'Azienda Rilievo Alienazione Residui oppure sono recuperati dagli Alleati stessi per successivo, diverso impiego. Molti altri, però, vengono venduti e utilizzati negli anni a venire come mezzi da diporto per un nascente e meno nobile mercato: quello del contrabbando.

LA PROVINCIA DI COMO

Anno 33 - N. 266
Dal numero zero

ABBONAMENTI: Italia, Annua Lire 1.000, semestrale Lire 500, trimestrale Lire 250. Estero, Annua Lire 1.200, semestrale Lire 600, trimestrale Lire 300. Pubblicità: Lire 100 per riga e giorno. Direzione: Via S. Vittore, 10, Como. Tel. 031/266111.

DEL LUNEDI

PREZZO: Lire 100 per copia. Spese di spedizione in più. Abbonamenti: Italia, Lire 1.000, semestrale Lire 500, trimestrale Lire 250. Estero, Lire 1.200, semestrale Lire 600, trimestrale Lire 300. Pubblicità: Lire 100 per riga e giorno. Direzione: Via S. Vittore, 10, Como. Tel. 031/266111.

PERIODICO

Lunedì, 23 ottobre 1944 - 3221

I combattimenti sul fronte occidentale

Unità canadesi decisamente contrattaccate a nord est di Aquisgrana. Nidi di resistenza ancora si battono tra le macerie della città imperiale - L'arvetroo contenuto nella zona della testa di ponte della Scheldt

BRUXELLES, 22. I Canadesi, dopo un'attesa di 24 ore, hanno cominciato a ripulire la zona di Aquisgrana, ma le unità canadesi sono ancora contrattaccate a nord est della città imperiale. Le unità canadesi sono ancora contrattaccate a nord est della città imperiale. Le unità canadesi sono ancora contrattaccate a nord est della città imperiale.

FRANCESI TORNANO TAVENNO dei comandi o per STOCOLMA, 22. — Le truppe francesi sono tornate a Tavenno, dopo aver combattuto per tre giorni. Le unità canadesi sono ancora contrattaccate a nord est della città imperiale. Le unità canadesi sono ancora contrattaccate a nord est della città imperiale.

FRANCESI TORNANO TAVENNO dei comandi o per STOCOLMA, 22. — Le truppe francesi sono tornate a Tavenno, dopo aver combattuto per tre giorni. Le unità canadesi sono ancora contrattaccate a nord est della città imperiale. Le unità canadesi sono ancora contrattaccate a nord est della città imperiale.

FRANCESI TORNANO TAVENNO dei comandi o per STOCOLMA, 22. — Le truppe francesi sono tornate a Tavenno, dopo aver combattuto per tre giorni. Le unità canadesi sono ancora contrattaccate a nord est della città imperiale. Le unità canadesi sono ancora contrattaccate a nord est della città imperiale.

Alla sbarra



La Commissione Re-Rossini-Chirilli non è ancora pronta per vincere la sbarra. Il presidente della Commissione Re-Rossini-Chirilli non è ancora pronto per vincere la sbarra. Il presidente della Commissione Re-Rossini-Chirilli non è ancora pronto per vincere la sbarra.

L'Ufficialità prussiana mentre la parolava ai comandi. Questi prussiani attendono il giudizio della sbarra.

Filippo Corridori

Il presidente della Commissione Re-Rossini-Chirilli non è ancora pronto per vincere la sbarra. Il presidente della Commissione Re-Rossini-Chirilli non è ancora pronto per vincere la sbarra.

LA GUERRA IN ITALIA

Aumentata intensità operativa nei punti nevralgici della dura lotta

Forze "aliate", decimate sul Monte Battaglia. Puntate britanniche respinte ai fianchi di Cesena

Programmi per il futuro

G. S. L. intereso ad avviare la loro base alle Andree

L'invita Caccia

Certo a Caccia, ma a...

Erolici imprese elettorali

STOCOLMA, 22. — Le truppe francesi sono tornate a Tavenno, dopo aver combattuto per tre giorni. Le unità canadesi sono ancora contrattaccate a nord est della città imperiale. Le unità canadesi sono ancora contrattaccate a nord est della città imperiale.

Il gabinetto dell'Islanda

STOCOLMA, 22. — Il gabinetto dell'Islanda è stato formato. Il presidente della Commissione Re-Rossini-Chirilli non è ancora pronto per vincere la sbarra. Il presidente della Commissione Re-Rossini-Chirilli non è ancora pronto per vincere la sbarra.

Primo ministro bulgaro a Londra

STOCOLMA, 22. — Il primo ministro bulgaro è arrivato a Londra. Il presidente della Commissione Re-Rossini-Chirilli non è ancora pronto per vincere la sbarra. Il presidente della Commissione Re-Rossini-Chirilli non è ancora pronto per vincere la sbarra.

Colloqui di Mosca

STOCOLMA, 22. — I colloqui di Mosca sono ancora in corso. Il presidente della Commissione Re-Rossini-Chirilli non è ancora pronto per vincere la sbarra. Il presidente della Commissione Re-Rossini-Chirilli non è ancora pronto per vincere la sbarra.

Sui due lati della landa di Romintern

La battaglia infuria con crescente violenza

BRUXELLES, 22. I Canadesi, dopo un'attesa di 24 ore, hanno cominciato a ripulire la zona di Aquisgrana, ma le unità canadesi sono ancora contrattaccate a nord est della città imperiale. Le unità canadesi sono ancora contrattaccate a nord est della città imperiale.

1300 legionari romeni

arrivano col "Blagovest"

STOCOLMA, 22. — I legionari romeni sono arrivati in Scandinavia. Il presidente della Commissione Re-Rossini-Chirilli non è ancora pronto per vincere la sbarra. Il presidente della Commissione Re-Rossini-Chirilli non è ancora pronto per vincere la sbarra.

NELL'ITALIA "LIBERATA"

Situazione ancora torbida a Palermo

Il comenso l'epurazione continua

L'epurazione continua a Palermo. Il presidente della Commissione Re-Rossini-Chirilli non è ancora pronto per vincere la sbarra. Il presidente della Commissione Re-Rossini-Chirilli non è ancora pronto per vincere la sbarra.

Truppe sovietiche e romene, accerchiate ad est di Szolnok

hanno lasciato finora sul terreno 400 cannoni, 270 automi e 290 automezzi

BRUXELLES, 22. I Canadesi, dopo un'attesa di 24 ore, hanno cominciato a ripulire la zona di Aquisgrana, ma le unità canadesi sono ancora contrattaccate a nord est della città imperiale. Le unità canadesi sono ancora contrattaccate a nord est della città imperiale.

ATTACCO AMERICANO A LAYTE

Un grande trasporto e un incrociatore

affondati dai nipponici alle isole Filippine

STOCOLMA, 22. — I giapponesi hanno affondato un grande trasporto e un incrociatore alle isole Filippine. Il presidente della Commissione Re-Rossini-Chirilli non è ancora pronto per vincere la sbarra. Il presidente della Commissione Re-Rossini-Chirilli non è ancora pronto per vincere la sbarra.

Non sono più da credere

alla responsabilità di Roosevelt

STOCOLMA, 22. — Non sono più da credere alla responsabilità di Roosevelt. Il presidente della Commissione Re-Rossini-Chirilli non è ancora pronto per vincere la sbarra. Il presidente della Commissione Re-Rossini-Chirilli non è ancora pronto per vincere la sbarra.

La lotta con il fronte

internazionale americano

ad Eindhoven

STOCOLMA, 22. — La lotta con il fronte internazionale americano continua ad Eindhoven. Il presidente della Commissione Re-Rossini-Chirilli non è ancora pronto per vincere la sbarra. Il presidente della Commissione Re-Rossini-Chirilli non è ancora pronto per vincere la sbarra.

Giugno di Hitler

al governo dell'isola

STOCOLMA, 22. — Il giugno di Hitler al governo dell'isola. Il presidente della Commissione Re-Rossini-Chirilli non è ancora pronto per vincere la sbarra. Il presidente della Commissione Re-Rossini-Chirilli non è ancora pronto per vincere la sbarra.

La lotta con il fronte

internazionale americano

ad Eindhoven

STOCOLMA, 22. — La lotta con il fronte internazionale americano continua ad Eindhoven. Il presidente della Commissione Re-Rossini-Chirilli non è ancora pronto per vincere la sbarra. Il presidente della Commissione Re-Rossini-Chirilli non è ancora pronto per vincere la sbarra.

La lotta con il fronte

internazionale americano

ad Eindhoven

STOCOLMA, 22. — La lotta con il fronte internazionale americano continua ad Eindhoven. Il presidente della Commissione Re-Rossini-Chirilli non è ancora pronto per vincere la sbarra. Il presidente della Commissione Re-Rossini-Chirilli non è ancora pronto per vincere la sbarra.

La lotta con il fronte

internazionale americano

ad Eindhoven

STOCOLMA, 22. — La lotta con il fronte internazionale americano continua ad Eindhoven. Il presidente della Commissione Re-Rossini-Chirilli non è ancora pronto per vincere la sbarra. Il presidente della Commissione Re-Rossini-Chirilli non è ancora pronto per vincere la sbarra.

La lotta con il fronte

internazionale americano

ad Eindhoven

STOCOLMA, 22. — La lotta con il fronte internazionale americano continua ad Eindhoven. Il presidente della Commissione Re-Rossini-Chirilli non è ancora pronto per vincere la sbarra. Il presidente della Commissione Re-Rossini-Chirilli non è ancora pronto per vincere la sbarra.

La lotta con il fronte

internazionale americano

ad Eindhoven

STOCOLMA, 22. — La lotta con il fronte internazionale americano continua ad Eindhoven. Il presidente della Commissione Re-Rossini-Chirilli non è ancora pronto per vincere la sbarra. Il presidente della Commissione Re-Rossini-Chirilli non è ancora pronto per vincere la sbarra.

La lotta con il fronte

internazionale americano

ad Eindhoven

STOCOLMA, 22. — La lotta con il fronte internazionale americano continua ad Eindhoven. Il presidente della Commissione Re-Rossini-Chirilli non è ancora pronto per vincere la sbarra. Il presidente della Commissione Re-Rossini-Chirilli non è ancora pronto per vincere la sbarra.

La lotta con il fronte

internazionale americano

ad Eindhoven

STOCOLMA, 22. — La lotta con il fronte internazionale americano continua ad Eindhoven. Il presidente della Commissione Re-Rossini-Chirilli non è ancora pronto per vincere la sbarra. Il presidente della Commissione Re-Rossini-Chirilli non è ancora pronto per vincere la sbarra.

La lotta con il fronte

internazionale americano

ad Eindhoven

STOCOLMA, 22. — La lotta con il fronte internazionale americano continua ad Eindhoven. Il presidente della Commissione Re-Rossini-Chirilli non è ancora pronto per vincere la sbarra. Il presidente della Commissione Re-Rossini-Chirilli non è ancora pronto per vincere la sbarra.

La lotta con il fronte

internazionale americano

ad Eindhoven

STOCOLMA, 22. — La lotta con il fronte internazionale americano continua ad Eindhoven. Il presidente della Commissione Re-Rossini-Chirilli non è ancora pronto per vincere la sbarra. Il presidente della Commissione Re-Rossini-Chirilli non è ancora pronto per vincere la sbarra.

La lotta con il fronte

internazionale americano

ad Eindhoven

STOCOLMA, 22. — La lotta con il fronte internazionale americano continua ad Eindhoven. Il presidente della Commissione Re-Rossini-Chirilli non è ancora pronto per vincere la sbarra. Il presidente della Commissione Re-Rossini-Chirilli non è ancora pronto per vincere la sbarra.

La lotta con il fronte

internazionale americano

ad Eindhoven

STOCOLMA, 22. — La lotta con il fronte internazionale americano continua ad Eindhoven. Il presidente della Commissione Re-Rossini-Chirilli non è ancora pronto per vincere la sbarra. Il presidente della Commissione Re-Rossini-Chirilli non è ancora pronto per vincere la sbarra.

La lotta con il fronte

internazionale americano

ad Eindhoven

STOCOLMA, 22. — La lotta con il fronte internazionale americano continua ad Eindhoven. Il presidente della Commissione Re-Rossini-Chirilli non è ancora pronto per vincere la sbarra. Il presidente della Commissione Re-Rossini-Chirilli non è ancora pronto per vincere la sbarra.

La lotta con il fronte

internazionale americano

ad Eindhoven

STOCOLMA, 22. — La lotta con il fronte internazionale americano continua ad Eindhoven. Il presidente della Commissione Re-Rossini-Chirilli non è ancora pronto per vincere la sbarra. Il presidente della Commissione Re-Rossini-Chirilli non è ancora pronto per vincere la sbarra.

La lotta con il fronte

internazionale americano

ad Eindhoven

STOCOLMA, 22. — La lotta con il fronte internazionale americano continua ad Eindhoven. Il presidente della Commissione Re-Rossini-Chirilli non è ancora pronto per vincere la sbarra. Il presidente della Commissione Re-Rossini-Chirilli non è ancora pronto per vincere la sbarra.

La lotta con il fronte

internazionale americano

ad Eindhoven

STOCOLMA, 22. — La lotta con il fronte internazionale americano continua ad Eindhoven. Il presidente della Commissione Re-Rossini-Chirilli non è ancora pronto per vincere la sbarra. Il presidente della Commissione Re-Rossini-Chirilli non è ancora pronto per vincere la sbarra.

I RAID AEREI DISTRUGGONO IL PORTELLO

Milano, 20 ottobre 1944. Le bombe degli Alleati colpiscono il capoluogo di regione e i suoi insediamenti industriali più importanti. In questo, ancora una volta, lo stabilimento Alfa Romeo del Portello versa un tributo alto, sia in termini umani che di fabbrica, con la produzione quasi del tutto compromessa. Come tante altre aziende dei più svariati settori produttivi, dall'inizio della guerra anche l'Alfa svolge un ruolo determinante nel sostenere le esigenze belliche del Paese fornendo autocarri per il Regio Esercito e motori aeronautici per l'aviazione. Facile, quindi, diventare l'obiettivo di un attacco mirato.

Non è il primo episodio e le maestranze – come tutto il resto della popolazione – sono ormai abituate, quasi assuefatte al sordo fischio e al conseguente fragore delle bombe che cadono. Molti di loro hanno vissuto le campagne di Russia della Prima Guerra mondiale e sono stati assunti in Alfa (così come in altre ditte del nord Italia) con programmi speciali dedicati a mutilati e reduci. Tanti, infatti, hanno riportato menomazioni, avendo già vissuto il dramma del conflitto e per questo, la Patria, dà loro un impiego; anche se non utilizzati in mansioni pesanti raggiungono la produzione che, nelle fasi di lavorazione, richiede comunque verifiche e controlli. Sono tutti incarichi a loro facilmente demandabili per cui l'Azienda, così facendo, libera da queste mansioni il personale idoneo ad assumere compiti più faticosi, sgravandolo e indirizzandolo ad altro.

Come tante aziende interessate dalla progettazione di impianti fondamentali per lo sforzo bellico (e quindi soggetti a protezione e vincoli di segretezza), anche le decisioni più importanti della Casa avvengono in luoghi più distanti e sicuri.

La Progettazione dell'Alfa si trasferisce sul Lago d'Orta mentre nello stabilimento milanese si costruiscono rifugi antiaerei,

sistemi di difesa, torri bunker e si preparano piani di approvvigionamento e di evacuazione. Questo perché il rischio di subire un bombardamento non è poi così remoto e, come vedremo, non tarderà ad arrivare.

Dopo la nascita della Alfa Romeo Avio nel 1941 (con l'intereamento di più di ottomila lavoratori), la fabbrica milanese diventa un bersaglio già il 14 febbraio e poi il 13 agosto 1943, quando viene seriamente danneggiata dalle bombe e ridotta nelle sue potenzialità con una produzione fortemente compromessa anche per la perdita di migliaia di documenti d'archivio.

Lo stesso accade ai vicini di casa, i francesi della Citroën, che al Portello hanno gettato le basi per la loro sede italiana già nel 1924, anno in cui inizia l'avventura nella città della Madonnina.

Analoghe le sorti dello stabilimento Alfa Romeo Avio di Pogliano d'Arco dove, dopo esser sopravvissuto alle mine dei nazisti, il 30 maggio 1943 viene distrutta per circa il 70% dell'intera struttura. Le maestranze (oltre seimila lavoratori) vengono tutte licenziate, mentre quasi contemporaneamente viene pianificato il recupero e trasferimento dei materiali e macchinari salvatisi dai raid verso il nord Italia.

Lì, al nord, dopo un anno dagli accadimenti, il personale del Portello sembra invece aver rimosso il ricordo di quel tragico precedente e valuta il rischio con minor immediatezza, tant'è che parte delle maestranze, all'ora di pranzo, raggiunge comunque la mensa, quasi incurante del pericolo imminente. Questo, infatti, avviene sebbene si staglino già altissime colonne di fumo createsi a seguito del precedente bombardamento sulla vicina Gorla (avvenuto poco prima delle 11 e 30 del mattino), dove perdono la vita, tra l'altro, anche centoottantaquattro alunni, quattordici maestre, quattro bidelli e un assistente sanitario della scuola elementare "Francesco Crispi", colpita in pieno nel vano scale.

Solo dopo aver visto nel cielo azzurro una formazione di una trentina di quadrimotore dall'ala alta realizzano il rischio che stanno correndo. Sono i bombardieri Consolidated B24 Liberator

del 484° Bomb Group inquadrati nella 15° Air Force USAF decollati dall'aeroporto di Castelluccio dei Sauri, vicino Foggia e chiaramente diretti in loro direzione.

Sono tutti abituati a sentir fischiare le bombe e quel che è peggio, a sentire l'allarme antiaereo in funzione. È questo il motivo per cui, quel giorno, in molti sottovalutano quei piccoli, grandi segnali, non solo tra le maestranze del Portello.

Le prime bombe cadono a nord dello stabilimento (quella confinante con gli orti di guerra e piazzale Accursio), poi in rapida sequenza sul resto del polo produttivo, susseguendosi a ritmo cadenzato fino alla portineria numero otto e alla zona sud, quella che sbuca su via Gattamelata.

Per chi ha modo di vivere questo momento è impossibile dimenticare il fatalismo e il senso di perdimento che aleggia sul volto degli operai. Alcuni tentano di lasciare rapidamente la struttura allontanandosi dal suo perimetro; altri, a causa delle mutilazioni di cui sono portatori, hanno più difficoltà e quel bombardamento del 20 ottobre lo vivono davvero dall'interno, nella consapevolezza dell'impossibilità di trovar rifugio altrove con rapida soluzione.

Pochi interminabili minuti tra lo stridio dei colpi che cadono dal cielo e poi il silenzio squarciato dal sordo rumore della morte. Smarriti gli sguardi degli operai che vagavano tra le macerie lasciate al passaggio degli aerei.

Alcuni di loro, testimoni superstiti di quell'orrore, a distanza di anni ricordano sei formazioni di aerei distanziate tra loro che lasciano cadere le bombe al segnale luminoso del primo velivolo.

Nei loro tragici ricordi, il cielo diviene cupo e carico di polvere rilasciata dai muri e dai detriti sollevati dalle esplosioni: almeno cinque, mirate, distruttive.

Milano, la capitale del ricco nord industrializzato, è certamente la città più colpita (insieme a Torino e Genova) e quello è l'ultimo di una serie di attacchi iniziati a metà giugno del 1940 (poche settimane dopo l'ingresso in guerra dell'Italia al fianco della Germania) che, alla fine, porta il bilancio a oltre duemila morti.

E se nel 1940 gli obiettivi individuati sono stati l'aeroporto di Linate, la Caproni e la Innocenti e quindi gli stabilimenti della Pirelli, dopo una interruzione di un paio di anni vengono colpite anche la Breda di Sesto San Giovanni, la zona Taliedo e gli snodi ferroviari insieme ad importanti palazzi e pezzi del patrimonio monumentale del centro storico: il Castello Sforzesco, la Pinacoteca di Brera, Palazzo Sormani, la Scala, la Galleria, Palazzo Reale, il Museo delle scienze, Palazzo Marino e via Case rotte, solo per citarne alcuni.

Per lo stabilimento Alfa Romeo del Portello, il computo di quel solo, triste 20 ottobre 1944, fa registrare provvisoriamente più di ottanta morti e diverse decine di feriti. Impossibile da definire, invece, il numero dei traumatizzati da quel tragico evento che, quasi inebetiti e assenti nella mente, dopo il bombardamento vagano senza una meta. Sono tanti, tantissimi; non sanno dove andare, si guardano intorno, tra lamiere contorte, macchinari distrutti e fogli di carta che volano nell'aria anche a distanza di ore dall'ultimo ordigno sganciato.

Chi non è riuscito a fuggire al primo bombardamento, raccolte le idee in un barlume di lucidità, recupera i suoi effetti personali per poi allontanarsi. Non tutti però.

Arriva infatti una seconda ondata: da circa novemila metri d'altitudine, ancora una volta, gli Alleati lanciano una nuova offensiva. Con analoga crudeltà, quel secondo passaggio di aerei focalizza l'attacco su un altro obiettivo simile: è l'Isotta Fraschini, altro storico e prestigioso marchio automobilistico che, in linea d'aria, si trova a poche centinaia di metri.

I sopravvissuti si incamminano verso casa; in molti attendono l'imbrunire per percorrere decine di chilometri che li separano dalla propria abitazione. Lo fanno anche a piedi, sfruttando la vegetazione, la boscaglia e le strade secondarie: troppo rischioso seguire le vie principali.

All'indomani, oltre alla conta dei morti, vi è quella dei danni. Più del 60% del Portello è indisponibile, distrutto. Sette mesi dopo,

l'11 maggio 1945, a danni ancora solo parzialmente riparati, l'Alfa Romeo viene posta in regime di amministrazione straordinaria. È finita la guerra e con lei è finita anche un'epoca.