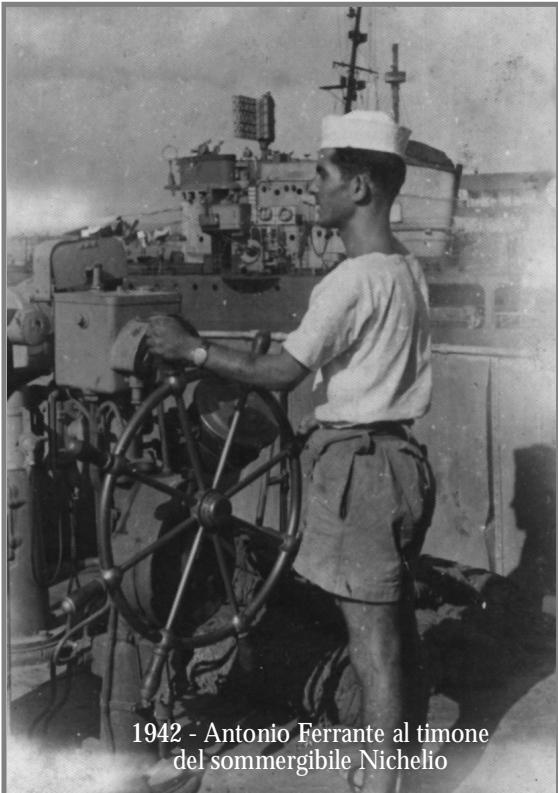


IL RAID DI ALESSANDRIA

La narrazione di Antonio Nassa e la relativa “Nota della Redazione”, pubblicata sul n° 2 di Narrazioni, mi hanno invogliato a tentare di raccontare dell’*Operazione G.A.3*, sicuramente la più importante tra quelle compiute dagli incursori della Marina italiana durante la seconda guerra mondiale, svoltasi alle prime ore del 19 dicembre 1941, un anno prima delle vicende della “rotta della morte”, narrate dal Nassa. Una operazione condotta solo da sei uomini nel porto di Alessandria d’Egitto, dove più di settantamila tonnellate di naviglio inglese furono messe fuori combattimento. Una cosa mai sentita né prima né dopo nella storia della Marina di tutte le nazioni. Una operazione che privò la flotta inglese nel Mediterraneo delle ultime due corazzate efficienti, ponendola in una situazione molto critica, di cui il comando italiano non seppe approfittare. Personalmente non ho mai capito se per una grave carenza nei servizi di informazione o se per altri motivi. In effetti le corazzate *Queen Elizabeth* e *Valiant* poggiavano sul fondo del mare, ma evidentemente dalla ricognizione aerea si valutò che fossero ancora a galla e i danni di lieve entità. Invece la *Valiant* rimase immobile fino al marzo 1942 e poi fu trasportata a Durban per altri lavori, che durarono più di sei mesi; la *Queen Elizabeth* fu fuori gioco molto più a lungo. D’altra parte W. Churchill tenne la cosa strettamente segreta ed informò il Parlamento inglese solo nell’aprile 1942, quando si era dissolto il momento critico per la sua flotta.

In effetti l’impresa di Alessandria non fu una operazione isolata nel corso della guerra, ma fu soltanto l’episodio più clamoroso e più fortunato di una serie di azioni, che la nostra Marina attuava con i mezzi d’assalto, che utilizzavano i cosiddetti *maiali* e *barchini*. I *maiali* altro non erano che dei siluri a lenta corsa, lunghi 6,7 metri e di diametro di 5,33 centimetri, capaci di raggiungere una velocità massima di 5 km/h ed una profondità di 30 metri, in grado di trasportare due uomini, seduti a cavalcioni su apposite strutture. Avevano una autonomia di funzionamento di circa 20 km e portavano sulla punta, a prora, una carica di esplosivo di 300 kg, che veniva staccata ed appesa sotto la chiglia della nave prescelta, con le spolette a tempo inserite. In questo modo i due operatori potevano, eventualmente, utilizzare la sezione motrice del *maiale* per cercare di mettersi in salvo; altrimenti dovevano cercare rifugio a terra. I *barchini* erano, invece, dei motoscafi



1942 - Antonio Ferrante al timone
del sommersibile Nichelio

gio con il quadrante fosforescente.

L'Operazione G.A.3 era stata decisa per colpire realmente la flotta britannica e non per dare al nemico una prova di eroismo, com'era stato in altre occasioni, ad esempio nel caso dell'attacco di La Valletta (Malta) del 25 luglio 1941, in cui Teseo Tesei saltò in aria con il suo *maiale* in maniera misteriosa, senza arrivare agli sbarramenti e senza poter aprire la strada ai *barchini*, che si trovarono sotto il tiro delle mitragliere e dei cannoni. Il piano prevedeva come obiettivi proprio le corazzate *Queen Elizabeth*, sulla quale si trovava l'ammiraglio Cunningham, e *Valiant*, oltre ad una grossa petroliera. Nel porto di Alessandria erano anche presenti altre 11 petroliere, per un totale complessivo di 120.000 tonnellate di nafta, per cui il successo pieno della missione avrebbe potuto trasformare tutto il porto in un gigantesco rogo, con un tremendo colpo per le risorse inglesi. I tre equipaggi prescelti erano composti da: 1) Tenente di vascello Luigi Durand de la Penne e capo palombaro Emilio Bianchi; 2) Capitano armi navali Vincenzo Martellotta e

da turismo opportunamente adattati ed armati. Gli incursori indossavano, sopra una normale combinazione di lana da palombaro, una guaina di tessuto gommato detta *vestito Belloni*, dal nome del suo inventore. Ai piedi portavano appositi calzari; solo la testa e le mani erano esposti all'acqua. Il respiratore era un apparecchio ad ossigeno, con filtro depuratore di calce sodata, che garantiva una autonomia di 6 ore. La maschera era un facciale anatomico con lenti indipendenti e boccaglio incorporato. Ogni uomo era dotato di una bussola da polso, adeguatamente schermata per evitare l'influenza della massa magnetica del *maiale* e delle bombole, ed un orologio con il quadrante fosforescente.

capo palombaro Mario Marino; 3) Capitano genio navale Antonio Marceglia e palombaro Spartaco Schergat. Questi tre equipaggi lasciarono il sommersibile *Sciré*, comandato da Junio Valerio Borghese, alle 18,40 della sera del 18 dicembre 1941, ad un miglio dal fanale del molo di ponente del porto di Alessandria, dopo che il comandante Borghese aveva avuto la conferma via radio che gli obiettivi si trovavano ancora nei punti segnalati. Dopo circa un'ora di navigazione gli equipaggi emersero e videro il faro di *Ras-El-Tin*. Erano in anticipo sulla tabella di marcia, perciò si fermarono, aprirono i porta-viveri e si misero a mangiare. Poi ripresero a muoversi ma ben presto persero il contatto tra loro ed ognuno ebbe una sua storia. Tutti e tre, comunque, riuscirono a passare la prima ostruzione per la stessa, fortunata circostanza: tre cacciatorpediniere inglesi stavano rientrando nel porto, per cui la porta dello sbarramento era stata aperta ed il motoscafo a protezione del porto, che lanciava a brevissimi intervalli le bombe subacquee, aveva interrotto la sua opera, facendosi da parte.

L'equipaggio comandato da Durand de la Penne, dopo lungo e sofferto lavo-

ro, riesce a piazzare la carica sotto il *Valiant*. Stremati, i due componenti vengono individuati alla loro emersione e catturati verso le tre e mezza del 19 dicembre. Subiscono un interrogatorio, ma rifiutano di dire dove hanno collocato la carica. Vengono rinchiusi a prua, proprio sopra la bomba, ma non parlano. Soltanto dieci minuti prima dell'esplosione, quando ormai gli inglesi non avrebbero potuto più fare niente, informano il comandante dell'imminente esplosione per far evadere la nave. Sono di nuovo rinchiusi nella cala: sarebbero saltati con la nave. Avviene l'esplosione; la nave ha una fortissima scossa; il locale dove erano stati rinchiusi si riempie di fumo e i prigionieri restano miracolosa-



1942 - Antonio Ferrante (nella foto a sinistra) con i suoi amici marinai Luigi Meola (al centro) e Gaetano Arrigo (a destra)



1950 - Antonio Ferrante con la moglie Laura a Fontechiari (Fr)

mente illesi. Risaliti sulla poppa della nave danno uno sguardo alla *Queen Elizabeth* a circa 500 metri di distanza. Sono le sei e un quarto ed anche questa corazzata salta. Vengono trasportati nel campo di concentramento di Alessandria dove sono state udite le esplosioni. Gli infermieri italiani offrono ai due incursori una deliziosa pastasciutta.

L'equipaggio comandato da Martellotta, ordinato di colpire la petroliera e di piazzare le bombe incendiarie, riesce anch'esso a sistemare le cariche. I due guadagnano la riva e si accingono ad uscire dal porto, ma ad una barriera sono fermati ed arrestati dalle guardie egiziane. Vengono interrogati da ufficiali egiziani: sono le 5,45. Pochi istanti dopo si ode una forte esplosione che

fa tremare il caseggiato. Dopo alcuni minuti, mentre stanno per essere trasferiti in macchia, si sente un'altra esplosione, e poi un'altra. La missione ha avuto successo, una missione rivolta verso la distruzione degli armamenti e non verso l'uccisione dei nemici: forse anche un modo diverso di concepire la guerra, nobile, cavalleresca, forse anche meno repellente per i pacifisti, ma pur sempre guerra e generatrice di sofferenze.

L'equipaggio comandato da Marceglia riesce a completare il compito verso le 3,25, prima degli altri, pur avendo l'ufficiale sofferto di un inizio di avvelenamento da ossigeno con le caratteristiche scosse epilettiche. Allontanandosi i due vedono una luce della *Valiant* puntata sull'acqua e temono che qualche cosa sia andata storta ai loro compagni. Toccano terra alle 4,30; si liberano dalle tute e cercano una via per uscire dal porto. Raggiunta la strada sono fermati da un soldato sudanese. Il capitano Marceglia gli parla in francese. Vengono scambiati per marinai francesi che hanno perduto la strada ed indirizzati verso l'imbarcadero-



1996 - Antonio Ferrante,
Presidente dell'Associazione Nazionale Combattenti
e Reduci - Sezione di San Nicola la Strada (CE), con
la moglie Laura ad una cerimonia pubblica

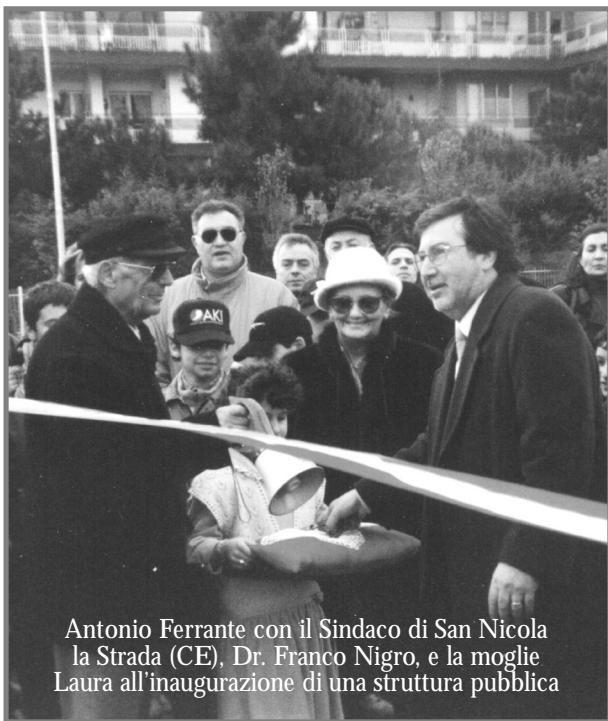
ro. All'alba, verso le 6, rovesciano i polsi delle maniche per nascondere i galloni e il collo della giacca all'interno per occultare le stellette. Sentono le esplosioni ed alle 6,40 entrano nel bar della stazione per rifocillarsi e scaldarsi. Al momento di pagare, con una delle banconote da 5 sterline che avevano avuto, il cameriere non accetta la moneta perché non la conosceva. Agli equipaggi erano state fornite banconote ormai non più in corso da tempo. Incredibile! I due riescono a barcamenarsi, ma anche per loro scatta la cattura, anche se con un giorno di ritardo, alle 17 del 20 dicembre 1941.

Alla fine della guerra, nelle ricostruzioni degli eventi fatte dai giornali, gli stessi Inglesi non poterono non avere parole di ammirazione per i marinai italiani. Il *Sunday Express* scrisse: "Nella notte sul 19 dicembre 1941, sei uomini cambiarono il volto di una guerra In quella notte, il potere navale nel Mediterraneo orientale era stato invertito in senso sfavorevole agli alleati. Si dubita che mai, nella storia navale del mondo, sei soli uomini siano riusciti a compiere una distruzione così decisiva". Anche l'ammiraglio Cunningham elogiò il valore individuale degli italiani. Scrisse: "Uno non può non ammirare il sangue freddo di questi Italiani: ogni cosa era progettata, pensata, eseguita con la massima precisione e con la massima determinazione".

E' vero, il valore individuale degli Italiani è stato ammirabile. Ma perché i nostri equipaggi erano stati forniti di sterline fuori corso? Perché non approfit-

tammo del potere navale che sei uomini da soli avevano saputo conquistare? Come ho detto all'inizio personalmente non ho mai capito se ciò avvenne per una grave carenza nei servizi di informazione o per altri motivi. Mi sono sempre chiesto: i fatti che ho narrato accaddero perché siamo italiani, perciò molto approssimativi nelle azioni collettive, o perché ci fu tradimento?

Antonio Ferrante
già Capo Meccanico della Marina Militare



Antonio Ferrante con il Sindaco di San Nicola la Strada (CE), Dr. Franco Nigro, e la moglie Laura all'inaugurazione di una struttura pubblica

N.d.R. La sera del 18 dicembre 1941, mentre il sommergibile *Scirè* si avvicinava ad Alessandria per mettere in atto l'*Operazione G.A.3*, la *Forza K* di base a Malta, che controllava tutto il Mediterraneo centrale, va da sola alla distruzione in un campo di mine. Affondono l'incrociatore *Neptune* e il caccia *Kanda kar*, gravemente danneggiati gli incrociatori *Penelope* e *Aurora*. L'incrociatore *Galatea* viene affondato dal sommergibile U-557, che si trovava nei paraggi. Sul finire del 1942 il potere navale inglese nel Mediterraneo era fortemente logorato. Nel giro di un anno sarà ricostituito e sul finire del 1942, quando avvengono i fatti descritti nella *narrazione* di Nassa, i rapporti di forza saranno invertiti e le rotte tra la Sicilia ed il Nord-Africa diventeranno le *rotte della morte*.