

# Bollettino d'Archivio

dell'Ufficio Storico della Marina Militare

Anno XXXV • luglio - settembre 2021

**RIVISTA DI STORIA NAVALE**



## Saggi

L'Ufficio Informazioni della Regia Marina. Ordinamento e consistenza, 1884-1925 - 2ª parte  
di Piero Cimbolli Spagnesi

Revelata Quæstio. Uno studio analitico sull'origine dei decrittati della Government Code and Cipher School britannica ai danni della Regia Marina nel corso dell'ultima guerra  
di Claudio Rizza

## Fonti e documenti

Notizie sulle azioni navali della Seconda guerra mondiale. La Regia Marina e la battaglia per Creta  
di Alessandro Vagnini

# Bollettino d'Archivio

DELL'UFFICIO STORICO DELLA MARINA MILITARE

---

Periodico trimestrale - Anno XXXV - luglio/settembre 2021

# Bollettino d'Archivio

DELL'UFFICIO STORICO DELLA MARINA MILITARE  
Periodico trimestrale - Anno XXXV - luglio/settembre 2021

## PROPRIETARIO ED EDITORE



MINISTERO  
DELLA DIFESA

## DIREZIONE E REDAZIONE

Via Taormina, 4 - 00135 Roma  
Tel.: 06 3680 7220 - Fax: 06 3680 7222  
Email: [ufficiostorico@marina.difesa.it](mailto:ufficiostorico@marina.difesa.it)

## DIRETTORE RESPONSABILE

*Capitano di vascello* Daniele SAPIENZA

## DIRETTORE SCIENTIFICO

*Prof.* Piero CIMBOLLI SPAGNESI

## DIREZIONE EDITORIALE

*Capitano di fregata (G.N.)* Marco SCIARRETTA

## COORDINAMENTO EDITORIALE

*1° Luogotenente* Nicola HAZIDIMITRIOU

## COMITATO SCIENTIFICO

Antonello BIAGINI, Piero CIMBOLLI SPAGNESI, Massimo DE LEONARDIS, Mariano GABRIELE, Marco GEMIGNANI, Paolo CASARDI, Danilo CECCARELLI MOROLLI, Roberto DOMINI, Gabor HAMZA, Vincent O'HARA, Ferdinando SANFELICE DI MONTEFORTE

## COMITATO EDITORIALE

Massimo ANNATI, Michele COSENTINO, Maurizio LUCARIELLO, Giuliano MANZARI, Gian Carlo PODDIGHE, Claudio RIZZA, Marco SANTARINI, Marco SCIARRETTA, Desirée TOMMASELLI

## COMITATO DI REDAZIONE

Nicola HAZIDIMITRIOU, Giorgio CAROSELLA, Giacomo INNOCENTI, Ludovico DOMINI, Stefano CORSI, Paola NOLI, Rosa MENONNA

## PROGETTO GRAFICO

*Guardiamarina (CM)* Giorgio CAROSELLA

Registrazione al Tribunale Civile di Roma (versione cartacea) n. 181 del 1° aprile 1987

Registrazione al Tribunale Civile di Roma (versione on line) n. 127 del 4 aprile 2011

La collaborazione al BdA è aperta a tutti.

Il pensiero e le idee riportate negli articoli sono di diretta responsabilità degli Autori.

Alla Direzione non è attribuita che la responsabilità inerente alla morale correttezza delle cose stampate nei riguardi delle patrie istituzioni, della disciplina morale e del rispetto civile.

Le norme di collaborazione sono consultabili al link:

<https://www.marina.difesa.it/noi-siamo-la-marina/storia/ufficiostorico/Pagine/Normeperlacollaborazione.aspx>

Il Bollettino d'Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare è consultabile on line al sito:

[http://www.marina.difesa.it/conosciamoci/editoria/bollettino/Pagine/numeri\\_bollettino.aspx](http://www.marina.difesa.it/conosciamoci/editoria/bollettino/Pagine/numeri_bollettino.aspx)

ISSN 1826 - 6428

ISBN 978-88-99642-72-3

© Copyright Ufficio Storico della Marina Militare

# Indice

<b>Presentazione</b>	Pag. 5
<b>Saggi</b>	
<i>L'Ufficio Informazioni della Regia Marina. Ordinamenti e consistenza, 1884-1925 – 2<sup>a</sup> parte</i> Piero Cimbolli Spagnesi	Pag. 9
<i>Revelata Quæstio. Uno studio analitico sull'origine dei decrittati della Government Code and Cipher School britannica ai danni della Regia Marina nel corso dell'ultima guerra</i> Claudio Rizza	Pag. 67
<b>Fonti e documenti</b>	
<i>Notizie sulle azioni navali della Seconda Guerra Mondiale La Regia Marina e la battaglia per Creta</i> Alessandro Vagnini	Pag. 93
<b>Autori</b>	Pag. 144

*In Copertina:* Il comandante Cigala Fulgosi, in tenuta di navigazione, a bordo della torpediniera *Sagittario* (Archivio USMM)



# Editoriale

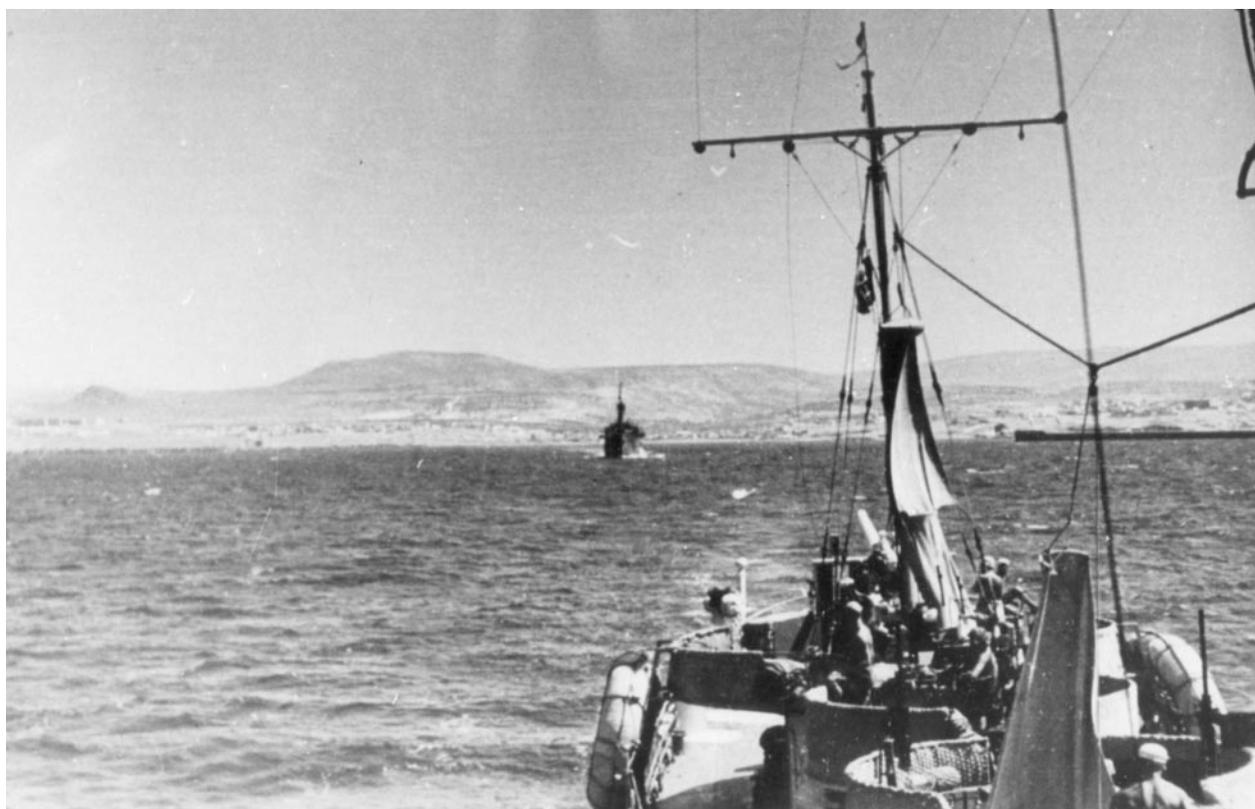
*In questo nuovo numero del Bollettino dell'Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare, continua la ormai consolidata tradizione della Rivista nel proporre ai lettori studi di alto valore, storico e scientifico. Questi vanno non solo ad analizzare alcune importanti azioni ed eventi che, magari già noti al lettore, attingendo a fonti inedite permettono allo studioso e all'appassionato di aggiungere un nuovo punto di vista, su alcuni fatti che sembravano essere ormai consolidati nella loro descrizione.*

*Parlando appunto di studi rivelatori, tema sempre caldo e stimolante è quello dell'intelligenza, universalmente noto nella sua locuzione anglosassone di intelligence. Nella prima sezione, dedicata ai saggi, continua infatti la serie di studi sull'Ufficio Informazioni della Regia Marina, frutto del lavoro del prof. Piero Cimbolli Spagnesi. In questo numero è pubblicata la seconda parte del saggio L'Ufficio Informazioni della Regia Marina. Ordinamenti e consistenza, 1884-1925. Lo studio, avviato nel precedente numero del Bollettino, esamina le trasformazioni dell'ordinamento dell'Ufficio Informazioni della Regia Marina italiana in parallelo con quelle dello Stato Maggiore della stessa Forza armata. In questo quadro, sono chiarite alcune delle operazioni svolte dal medesimo Ufficio Informazioni durante la Prima guerra mondiale e i successivi sviluppi del servizio fino all'istituzione del Servizio informazioni Militari unificato del Comando supremo italiano, nel 1925.*

*Sempre rimanendo in ambito intelligence, ma andando all'estero, nel presente Bollettino è pubblicato lo studio del comandante Claudio Rizza dal titolo Revelata Quaestio, che affronta il tema, sempre affascinante, delle attività di Bletchley Park, sede del famoso centro di decrittazione britannico durante il Secondo conflitto mondiale. Sarà descritto il ruolo della Government Code and Cypher School (GC&CS), l'organo dell'agenzia intergovernativa preposta alla Signal Intelligence britannica, nelle operazioni contro la Regia Marina. Il ruolo di questo organo è ancora oggetto di una lunga e non risolta controversia storica, mancando tutt'oggi dei documenti che possano portarla a una conclusione definitiva. Questo saggio si pone nell'ampio filone di studi e dibattiti che hanno cercato di dare una soluzione alla domanda di quanto fossero permeabili i codici italiani e quanto fossero stati penetrati dai britannici. Il comandante Rizza affronta questo tema complesso analizzando sia le fonti britanniche sia quelle italiane, ma per farlo utilizza un approccio nuovo, cioè verrà dato un forte carattere statistico alle informazioni, cosa che permetterà di stabilire un nuovo punto fermo per i successivi studi sulla materia.*

*Nella sezione Fonti e documenti continua il lavoro del prof. Alessandro Vagnini con l'articolo Notizie sulle azioni navali della Seconda Guerra Mondiale – La Regia Marina e la battaglia di Creta. Questo articolo descrive alcuni importanti episodi della battaglia di Creta. Le operazioni ebbero luogo durante l'invasione dell'isola nell'ultima decade di maggio 1941, che vide le brillanti azioni di due torpediniere italiane, Lupo e Sagittario, e di alcuni MAS. Date le difficoltà incontrate dalle forze di invasione tedesche si cercò di inviare via mare dei rinforzi a supporto delle truppe aviotrasportate della Luftwaffe. Questi tentativi sfociarono in scontri tra le scorte italiane e le superiori forze navali britanniche. Il secondo episodio qui riprodotto è un'azione condotta da cinque MAS italiani contro una forza di superficie britannica nel Canale di Caso. È infine riprodotto il rapporto sull'operazione di sbarco delle truppe italiane a Sitia. Gli episodi riprodotti fanno parte della più ampia operazione di conquista di Creta, alla quale, com'è largamente noto, presero parte consistenti contingenti aviotrasportati tedeschi, una squadra di sbarco italiana e quasi tutte le forze navali italiane presenti nel Mar Egeo. Come nei precedenti numeri del Bollettino d'Archivio, di particolare valore in questo articolo è la pubblicazione delle trascrizioni di documenti ufficiali dell'epoca, conservati presso l'Archivio Storico della Marina Militare, che consentono di ripercorrere la dinamica degli scontri così come percepita dai Comandi italiani.*

La Direzione



R. torpediniera *Sagittario* a Candia, 1941, Archivio USMM, Fondo Cigala Fulgosi

# **SAGGI**



Fig. 1 – L'insegna araldica della Regia Marina, come interpretata nel calendario per il 1925 dell'Ufficio Storico, al momento della fondazione del Servizio Informazioni Militari unificato (AUSMM)

# L'Ufficio Informazioni della Regia Marina. Ordinamenti e consistenza, 1884-1925 2<sup>a</sup> parte\*

Piero Cimbolli Spagnesi

## Abstract

*This work is the second part of what started in the previous issue of the Bulletin. Here, too, will be examined the changes in the organization of the Information Office of the Royal Italian Navy in parallel with those of the Navy General Staff. In this context, will be clarified some of the operations carried out by the same Information Office during the First World War and the subsequent developments of the service up to the establishment of the Unified Military Information Service of the Italian Supreme Command in 1925.*

Dopo il tempo delle origini, tra 1913 e 1925, soprattutto passando per la Grande guerra, furono gettate le basi del successivo Servizio Informazioni Segrete che avrebbe affrontato la Seconda guerra mondiale. Così che solo scendendo nel dettaglio di quanto fu fatto nei primi vent'anni del XX secolo è possibile affrontare lo stato del servizio delle informazioni nella Regia Marina a seguire, con la consapevolezza delle sue azioni e delle sue precedenti dimensioni (fig. 1, a fronte).

## Fondamenti normativi e attribuzioni, 1913-1918

Le considerazioni di Rocca Rey del 1913 sulle prestazioni della Forza armata nella guerra italo-

turca erano relative alla prima vera occasione di un conflitto su vasta scala condotto dalla Regia Marina dal tempo della dichiarazione dell'Unità d'Italia nel 1861.

A seguire quest'ultima, dopo i vari riordinamenti succedutisi da allora e fino all'inizio del XX secolo, i vertici della Forza armata furono riorganizzati ancora una volta in maniera sostanziale col Regio decreto n. 1214/1913. Firmato sempre da re Vittorio Emanuele III, esso era stato presentato dal presidente del Consiglio Giovanni Giolitti e voluto con forza dal ministro della Marina successore di Leonardi Cattolica, il contrammiraglio Enrico Millo. In carica dal 29 luglio 1913 al 13 agosto 1914, proprio nel conflitto italo-turco egli aveva pianificato e comandato in prima persona la violazione dello stretto dei Dardanelli a luglio 1912

\*Per le abbreviazioni di fonti e bibliografia, si veda la prima parte di questo lavoro, in BAUSMM, 1, gennaio-marzo 2021, pp. 72-98, in part. p. 92.



Fig. 2 – Il contrammiraglio Enrico Millo, ministro della Marina dal 29 luglio 1913 al 13 agosto 1914 (USMM, Fototeca)



Fig. 3 – Il comandante Ugo Conz, capo dell'Ufficio Informazioni della Marina nel 1911-1912 e nel 1913-1914 nel grado di capitano di fregata, e nel 1916-1918 da capitano di vascello, al tempo del cosiddetto “colpo di Zurigo” in danno del *Marine Evidenzbureau* austro-ungarico tra 25 e 26 febbraio 1917 (USMM, Fototeca)

(fig. 2, pag. 10).<sup>1</sup> Da ministro, e proprio col Regio decreto n. 1214/1913, Millo precisò le attribuzioni del capo di Stato Maggiore in tempo di pace rispetto alle norme precedenti e pose alle sue dirette dipendenze l'Ufficio Storico e la pubblicazione periodica della *Rivista Marittima*. Cosa ancora più importante, stabilì che il capo di Stato Maggiore dovesse esplicitare le sue attività per mezzo di un suo Ufficio specifico e definì il ruolo del sottocapo

di Stato Maggiore.<sup>2</sup> In tale frangente, a capo del IV Reparto (Ufficio Informazioni) della Marina tra 1912 e 1913 si succedettero i capitani di fregata Ugo Conz (fig. 3, a fronte), Piero Orsini (fig. 4, pag. 12) ed Ettore Rota (fig. 5, pag. 12).<sup>3</sup> In parallelo ai lavori di preparazione del medesimo Regio decreto, il primo aprile 1913 fu nominato capo di Stato Maggiore il vice ammiraglio Paolo Thaon di Revel, in sostituzione del predecessore Carlo

<sup>1</sup> G. Pisano, “Genesi della struttura dello Stato maggiore della Marina”, BAUSMM, (I) 2, 1987, pp. 273-287, in part. p. 282. Su Enrico Millo e la sua fondamentale opera di riforma della Regia Marina, è sempre valido il quadro ancora in O. Di Giamberardino, *L'ammiraglio Millo. Dall'impresa dei Dardanelli alla passione dalmatica*, Livorno, Società editrice Tirrena, 1950, pp. 61-79. Per un suo profilo biografico, con un'ampia bibliografia, vedi oggi M. Gemignani, s.v. “Millo, Enrico”, DBI, 74, 2010.

<sup>2</sup> RD del 5 ottobre 1913, n. 1214, “col quale vengono stabilite le attribuzioni del capo e del sottocapo di Stato maggiore della Marina” (GMM, 22, 30 novembre 1913, atto n. 441, pp. 1667-1673).

<sup>3</sup> Per l'elenco dei capo dell'Ufficio informazioni tra 1907 e 1922, vedi nota 67 e l'Appendice n. 5.

Rocca Rey. In carica da allora a seguire fino al 10 ottobre 1915, cioè per tutti i primi tempi della Prima guerra mondiale, proprio a Thaon di Revel – che nella guerra italo-turca aveva diretto il bombardamento navale delle fortificazioni di Tripoli e dell'imboccatura dei Dardanelli (fig. 6, pag. 14) da comandante della Divisione navale *Garibaldi* – si dovette l'indirizzo di fondo conferito a questa norma e quanto di più significativo in tutte quelle a seguire).<sup>4</sup>

Otto mesi dopo, il Decreto ministeriale del 20 maggio 1914 specificò le attribuzioni dell'Ufficio del capo di Stato maggiore definito dal precedente Regio decreto del 10 maggio 1914, n. 435, emanato sempre con Thaon di Revel da capo di Stato Maggiore.<sup>5</sup> In quest'ultimo provvedimento le attribuzioni proprio di questo ruolo nella Marina in tempo di guerra furono determinate con le parole seguenti, col sancire – tra le varie cose – la necessità di una relazione stretta tra questi e il capo di Stato Maggiore dell'Esercito in funzione delle decisioni del comandante supremo delle Forze di terra e di mare:

“Prima dell'inizio delle ostilità e durante le ostilità il capo di Stato maggiore della Marina si porrà e si manterrà in diretta relazione con il capo di Stato Maggiore dell'Esercito per stabilire completo accordo nei concetti operativi, affinché la cooperazione tra l'Esercito e l'Armata sia effettiva ed efficace. Interprete del pensiero e dei divisamenti del comandante supremo delle forze di terra e di mare, il capo di Stato Maggiore della Marina li tradurrà in

atto nelle parti che rifletteranno le operazioni navali e marittime e vigilerà sulla loro esecuzione”.<sup>6</sup>

Sulla cooperazione tra Esercito e Marina in merito al servizio delle informazioni di quest'ultima e a quello del Comando supremo durante la guerra torneremo più avanti.<sup>7</sup> Le basi di essa sono comunque tutte già in questo passo del Regio decreto n. 435/1914. A prescindere, però, da come tale cooperazione fu intesa dal 1914 in poi e da quale fu lo specifico rapporto di Thaon di Revel con Cadorna fino al 1917 e con Diaz a seguire, proprio il Decreto ministeriale del 20 maggio 1914 concludeva, in tutto questo, un periodo di riforme breve ma intenso per l'intera Marina. Con il Ministero guidato prima da Enrico Millo e da agosto 1914 dal successore, il vice ammiraglio Leone Viale, nonostante lo sforzo industriale e di mobilitazione per la guerra italo-turca e soprattutto la smobilitazione immediatamente successiva, esso almeno mise in condizioni la Regia Marina di affrontare gli scenari di crisi conseguenti l'adesione dell'Italia alla Triplice intesa nel 1913 (fig. 7, pag. 16). A questo stesso sforzo di rinnovamento appartenevano, non a caso, anche altre decisioni. Sempre tra 1913 e 1914 queste si concretarono con un ampliamento importante del complesso dell'Ufficio del capo di Stato Maggiore. Fu questo il momento dell'istituzione al suo interno di un Ufficio Storico, cui dovevano essere affidati “gli studi di carattere storico che comunque interessino la Marina militare”. Con lo stesso provvedimento fu istituito an-

<sup>4</sup> Su Paolo Thaon di Revel, oltre alle varie edizioni di E. Ferrante, *Il grande ammiraglio Paolo Thaon di Revel*, (RMa, 8-9, 1989, supplemento) Roma, Ufficio Storico della Marina Militare, 1989, e a M. Gemignani, s.v. “Thaon di Revel, Paolo Camillo”, DBI, 95, 2019, vedi sempre *Il diario di guerra del vice ammiraglio Paolo Thaon di Revel*, a cura di P. Cimbolli Spagnesi, Roma, Ufficio storico della Marina Militare, 2019 (BAUSMM, XXXIII, marzo-giugno 2019) e la correlata bibliografia.

<sup>5</sup> RD 10 maggio 1914, n. 435, “che determina le attribuzioni del capo di Stato Maggiore della Marina in tempo di guerra”, articolo unico (GU 3 giugno 1914, n. 130); DM 20 maggio 1914, “relativo alle attribuzioni dell'Ufficio del capo di Stato Maggiore della Regia Marina” (GMM, 12, 30 giugno 1914, atto n. 207, pp. 514-517).

<sup>6</sup> RD 10 maggio 1914, n. 435, cit.

<sup>7</sup> In proposito, vedi già P. Cimbolli Spagnesi, “Basi navali e aeree italiane della Marina nella Prima guerra mondiale. Le scelte strategiche generali”, in *Basi navali e aeree della Regia Marina nella Prima guerra mondiale, 1914-1918*, a cura di P. Cimbolli Spagnesi, M.G. Turco, S. Isgrò, Roma, Ufficio storico della Marina Militare, 2019, pp. 25-88, in part. pp. 58-59 e passim.



Fig. 4 – L'ammiraglio Piero Orsini, capo dell'Ufficio Informazioni della Marina nel grado di capitano di fregata nel 1912-1913, in compagnia di Gabriele D'Annunzio, 1917 (USMM, Fototeca)



Fig. 5 – Il comandante Ettore Rota, capo dell'Ufficio Informazioni della Marina da capitano di fregata nel 1913 (USMM, Fototeca)

che uno specifico *Reparto aeronautico*, deputato allo studio di quanto si riferiva a tutti i *servizi di aeronautica* della Regia Marina: un reparto che in particolare dopo Caporetto ebbe un ruolo fonda-

mentale anche per tramite dell'Ufficio Informazioni nell'acquisizione, il trattamento e l'impiego operativo di una messe importante di notizie a supporto strategico dell'attività operativa.<sup>8</sup> In tutto

<sup>8</sup> RD 25 agosto 1913, n. 1109, "che istituisce una scuola di aviazione marina a Venezia" (GMM, 20, 31 ottobre 1913, atto n. 392, pp. 1573-1574); RD 29 agosto 1913, n. 1123, "che istituisce un Ufficio storico presso l'Ufficio di Stato Maggiore della Marina" (ibidem, atto n. 393, pp. 1574-1575); RD 12 ottobre 1913, n. 1229, "col quale viene istituito il quadro del naviglio aereo" (GMM, 22, 30 novembre 1913, atto n. 444, p. 1677); "Decreto ministeriale che istituisce un «Reparto aeronautico» presso l'Ufficio del capo di Stato Maggiore della Marina", 7 gennaio 1914 (GMM, 2, 31 gennaio 1914, p. 14). Sull'aviazione di Marina dalla fondazione a seguire, vedi oggi C. Gottardi, "L'aviazione della Regia Marina a Venezia 1911-1923", BAUSMM, marzo 1990, pp. 127-136; C. De Risio, *L'aviazione di Marina*, Roma, Ufficio storico della Marina militare, 1995; G. Colliva, "L'aviazione marittima italiana (1913-1923). Parte prima", BAUSMM, marzo 2005, pp. 9-86; Id., "L'aviazione marittima italiana (1913-1923). Parte seconda", BAUSMM, giugno 2005, pp. 47-92; M. Donnini, "L'aviazione marittima alla vigilia della guerra 1915-1918. Parte prima: l'aviazione marittima dalla nascita all'entrata nella grande guerra", BAUSMM, 3, 2009, pp. 105-188; Id., "L'aviazione marittima alla vigilia della guerra 1915-1918. Parte seconda: l'aviazione marittima durante la grande guerra", BAUSMM, 4, 2009, pp. 97-165; G. Galupini, *La forza aerea della Regia Marina*, Roma, Ufficio Storico della Marina militare, 2010; A. Donato, "L'intervento dell'aviazione italiana nella seconda battaglia del Piave", BAUSMM, gennaio-dicembre 2014, pp. 175-222; M. Cosentino, *L'aviazione della Regia Marina durante la 1ª guerra mondiale*, Roma, Ufficio storico della Marina militare, 2018; P. Cimbolli Spagnesi, *La Regia Marina italiana e la ricognizione aerea nella Prima guerra mondiale. Storiografia e ordinamenti*, in *L'occhio sul mare. La Regia Marina e la ricognizione aerea nella Prima guerra mondiale*, a cura di Id., Roma, Ufficio Storico della Marina Militare, 2022 (in stampa).

questo, per quanto riguardava l'inquadramento e l'articolazione interna del medesimo servizio delle informazioni nell'ambito della riorganizzazione complessiva dell'Ufficio del capo di Stato Maggiore, sempre lo stesso Decreto ministeriale del 20 maggio 1914 stabilì quanto segue:

“Il IV Reparto (Ufficio Informazioni) non è diviso in sezioni. Vi è preposto un capitano di vascello o di fregata, e vi sono addetti capitani di corvetta e tenenti di vascello di speciali attitudini. Vi è pure assegnato un ufficiale del Genio navale”.<sup>9</sup>

A differenza che per gli altri Reparti, in via ufficiale e ancora una volta non era fissato né un numero organico, né lo specifico grado degli ufficiali di vascello addetti all'Ufficio Informazioni. I compiti di quest'ultimo erano in ogni caso sempre descritti come segue, identici a quelli già indicati nel Decreto ministeriale del 1907:

“Raccolta e coordinazione delle informazioni di carattere tecnico, militare e nautico, riguardanti progressi industriali e Marine estere. Informazioni di indole riservata. Corrispondenza con gli addetti navali all'estero. Vigilanza sui segreti militari della difesa. Pubblicazione del Bollettino di informazioni e pubblicazioni tecniche”.<sup>10</sup>

A questa data il capo del IV reparto dell'Ufficio del capo di Stato Maggiore era il comandante Ugo Conz, che aveva già ricoperto l'incarico al tempo della guerra italo-turca nel 1911-1912 e lo sarà di nuovo in seguito da capitano di vascello, nei tre anni più complessi della Prima guerra mondiale (fig. 3, pag. 10).

L'attentato a Sarajevo il 28 giugno 1914 all'erede al trono austro-ungarico Francesco Ferdinando d'Asburgo e l'avvio delle ostilità in Europa il 28 luglio successivo diedero quindi inizio al lungo quadriennio della Prima guerra mondiale.<sup>11</sup> Per conseguenza immediata di tutto questo, la Regia Marina intensificò la preparazione al conflitto contro gli Imperi centrali, già avviata di concerto col capo di Stato Maggiore del Regio Esercito almeno dal precedente febbraio. Una lunga memoria di Thaon di Revel di settembre 1914 e finalizzata a proprio a ciò testimonia l'impulso importante dato a essa già entro tale data dal vice ammiraglio.<sup>12</sup>

Entrare nei dettagli delle operazioni e dei tanti lavori svolti in queste circostanze e per tutto il quadriennio 1914-1918 dall'Ufficio informazioni della Marina vorrebbe avere già svolto una ricerca ancora lunga. Ma documenti e fonti in proposito sono ancora quasi tutti da individuare e un affresco completo in merito è ancora difficile da delineare.

<sup>9</sup> “Decreto ministeriale relativo alle attribuzioni dell'Ufficio del capo di Stato Maggiore della Regia Marina”, 20 maggio 1914 (GMM, 12, 30 giugno 1914, atto n. 207, pp. 515-517).

<sup>10</sup> Ibidem, pp. 516-517. Cfr. il DM 5 aprile 1907, art. 7 e *Prospetto organico* (GMM, 12, 30 giugno 1907, atto n. 113, pp. 232, 234-235).

<sup>11</sup> Per la cronologia della Grande guerra in funzione degli avvenimenti relativi alla Regia Marina, oltre alla fondamentale *Cronistoria documentata della guerra marittima italo austriaca 1915-1918*, Roma, Ufficio del capo di Stato maggiore della Marina, Ufficio storico, 1919-1933 (28 voll., ed. digit. a cura di M. Montecalvo, Roma, Ufficio storico della Marina militare, 2015), vedi sempre G. Manzari, “Cronologia della Grande guerra”, BAUSMM, (XXII) 1, marzo 2008, pp. 98-141, C. Paoletti, “Proposte di rivisitazione storiografica degli avvenimenti della Grande Guerra sul mare e del ruolo della Regia Marina”, BAUSMM, (XXIII) 2, giugno 2009, pp. 117-147 e F. Prosperini, *Diario di bordo 1914-1918. La grande guerra della Regia Marina giorno per giorno*, Roma, Ufficio Storico della Marina Militare, 2017, anche quando non citati espressamente. Per l'organizzazione della Forza armata nel periodo, oltre a G. Galuppini, “Il Ministero della Marina 1863 – 1966”, RMa, Supplemento, luglio-agosto 1970, vedi sempre R.B. La Racine, “La Regia Marina alla vigilia della Grande guerra”, BAUSMM, (XXII) 1, marzo 2008, pp. 58-96, e P.P. Ramoino, “La Regia Marina nella Prima guerra mondiale. L'organizzazione della Regia Marina durante il conflitto”, BAUSMM, (XXII) 2, 2008, pp. 9-64. Per il quadro d'insieme del conflitto in Mediterraneo e il relativo ruolo dell'Italia, vedi oggi P.G. Halpern, *La Grande Guerra nel Mediterraneo*, introd. di A. De Toro (ed. it. di Id., *The naval war in the Mediterranean, 1914-1918*, Annapolis – Maryland, Naval Institute Press, 1987), Gorizia, Libreria Editrice Goriziana, 2009 (2 voll.).

<sup>12</sup> *Esame di operazioni di guerra in Adriatico*, settembre 1914, manoscritto, pp. 35, con firma autografa del vice ammiraglio Paolo Thaon di Revel, capo di Stato Maggiore della Marina (AUSMM, RB, b. 354, fasc. 3, sfasc. 3). Sulla cooperazione tra i capi di Stato Maggiore di Esercito e Marina, Cadorna e Thaon di Revel, già da prima all'inizio del conflitto, vedi già P. Cimbolli Spagnesi Piero, “Basi navali” cit., pp. 59-69. Per alcune fonti sulla preparazione della Marina alla guerra già a inizio 1914, vedi ibidem, nota 121 a p. 60.



*Fig. 6* – Defilamento delle unità da battaglia italiane sotto i forti di Dardanelli, al comando del contrammiraglio Paolo Thaon di Revel, 1911 (USMM, Fototeca)

In questo quadro, vale in ogni caso segnalare l'attività del IV Reparto relativa alla collazione dei dati provenienti dagli addetti navali presso le rappresentanze diplomatiche fuori d'Italia, che proprio nel 1915 furono nuovamente regolati da apposite norme e circolari.<sup>13</sup> Sono in questa scia due documenti importanti, che risalgono al primissimo tempo del conflitto e chiariscono almeno l'ambito anche di un'altra parte del lavoro dell'Ufficio Informazioni in questione. Ambedue furono stesi da Domenico Bonamico, lo studioso di strategia marittima e navale italiana, britannica e statunitense della fine del XIX secolo, a riposo dal servizio in Marina già dal 1900 e dal 1893 capitano di fregata

della riserva navale. Appena precedenti l'entrata in guerra ufficiale dell'Italia il 24 maggio 1915, questi sono due lunghi e dettagliati rapporti della situazione in Adriatico in rapporto alla flotta austro-ungarica e alla consistenza fisica dei luoghi lungo la costa dalmata, che furono scritti da Firenze proprio per il IV Reparto dell'Ufficio del capo di Stato Maggiore della Marina a Roma (fig. 8, pag. 16).<sup>14</sup> Per ordine sempre di Thaon di Revel, il 12 giugno 1915 il medesimo Bonamico fu quindi richiamato in servizio attivo e inviato in missione a Berna per lo stesso Ufficio Informazioni italiano.<sup>15</sup> Nella città svizzera, infatti, aveva sede l'addetto militare dell'Esercito austriaco, che

<sup>13</sup> In M.G. Pasqualini, *Breve storia dell'organizzazione dei Servizi d'Informazione della Regia Marina e Regia Aeronautica, 1919-1945*, Roma, Commissione Italiana di Storia Militare, 2013, nota 29 a p. 31 (che rimanda a E. Ferrante, "La figura dell'Addetto navale nell'Italia liberale", «Storia delle relazioni internazionali», (III) 2, 1987, pp. 209-228, in part. p. 210) sono menzionate, prive di collocazione archivistica, le *Consegne di massima per gli addetti navali all'estero*, del 1915. Una corrispondenza su questo tema è in AUSMM, RB, b. 401, fasc. 324 ("Norme per comunicazioni telegrafiche di carattere riservato agli addetti navali all'estero", 1915). Una successiva direttiva sul medesimo tema è sempre in AUSMM, RB, b. 1324, fasc. 21 ("Competenze degli Addetti navali all'estero", 1918). Come è noto (da M.G. Pasqualini, *Breve storia*, cit., pp. 15-28), un precedente fondamentale della fine del XIX secolo di questi due documenti era il "Promemoria per gli ufficiali in missione o in licenza all'estero - Servizio informazioni", 1883 (AUSMM, RB, b. 114, fasc. 1). Sul ruolo degli addetti militari nelle rappresentanze diplomatiche all'estero, oltre al classico P. Laterza, *Gli addetti militari navali ed aeronautici e la loro posizione nel diritto internazionale*, Napoli, SAEN, 1939 (in particolare per gli addetti navali e aeronautici), vedi E. Ferrante, "La figura", cit.; A. Biagini, "Gli archivi militari per la storia diplomatica", in *Le fonti diplomatiche in età moderna e contemporanea*, atti del congresso internazionale (Lucca, 20-25 gennaio 1989), Roma, Ministero per i Beni culturali e ambientali, 1995 pp. 183-197; A. Biagini, "Addetti Militari", in *Storia Militare 1796-1975*, a cura del Comitato Tecnico della Società di Storia Militare, Roma, Società Italiana di Storia Militare, 1990 pp. 15-21; A. Gionfrida, *Missioni e addetti militari italiani in Polonia (1919-1923)*, Roma, Ufficio storico dello Stato Maggiore dell'Esercito, 1996; A. Gionfrida, "Aspetti del coordinamento militare tra l'Italia e l'Intesa prima di Caporetto", in *Società Italiana di Storia Militare - Quaderno 1999*, a cura di F. Minniti, Napoli, Edizioni Scientifiche Italiane, 2003, pp. 31-67, in part. pp. 31-33; L.E. Longo, *L'attività degli addetti militari italiani all'estero fra le due guerre mondiali (1919-1939)*, Roma, Ufficio storico dello Stato Maggiore dell'Esercito, 1999; *Gli addetti militari italiani alla vigilia della Grande guerra*, a cura di F. Anghelone e A. Ungari, Roma Rodorigo Editore, 2015 e i saggi correlati.

<sup>14</sup> D. Bonamico, *L'Adriatico*, 1 maggio 1915 (AUSMM, RB, b. 446, fasc. 15); Id., *La situazione militare, 12 maggio 1915*, dattiloscritto (AUSMM, RB, b. 447, fasc. 4). Su Bonamico (Cavallermaggiore, Cuneo, 1846 - Torino, 1925), per formazione artigliere navale e laureato in ingegneria civile, e sulla sua fondamentale opera di pensatore di strategia navale per la Regia Marina dalla fine del XIX secolo a seguire, oltre a G. Roncagli, *La perequazione militare e il problema marittimo dell'Italia secondo Domenico Bonamico*, Roma, Bocca, 1899, e a R. Guêze, s.v. "Bonamico, Domenico", DBI, XI (1969), pp. 532, vedi sempre *Domenico Bonamico. Scritti sul potere marittimo, 1894-1905*, a cura di F. Botti, Roma, Ufficio Storico della Marina Militare, 1998, e F. Botti, "Contro la guerra di squadra e le grandi navi: le teorie «controcorrente» del comandante Bonamico e dell'ammiraglio Aube nella seconda metà del XIX secolo", BAUSMM, (XVIII) luglio-settembre 2004, pp. 131-157, anche in relazione alle sue idee sull'ammiraglio statunitense Alfred Thayer Mahan e soprattutto sul generale Charles Edward Callwell, il direttore dell'intelligence britannica nella Grande guerra. La bibliografia su Mahan è nota. Per le memorie di Callwell e sul suo lavoro nello Stato Maggiore britannico tra 1914 e 1918, vedi C.E. Callwell, *The Dardanelles*, London, Constable, 1919, e C.E. Callwell, *Experiences of a dug-out, 1914-1918*, London, Constable, 1920.

<sup>15</sup> Dopo la menzione del conferimento il 9 gennaio 1899 della "Medaglia d'oro di 1ª classe per la capitale influenza esercitata dal complesso dei suoi lavori sullo studio dell'arte militare marittima", il *Foglio matricolare del capitano di fregata Domenico Bonamico* (pubbl. in *Domenico Bonamico. Scritti*, cit., pp. 931-942) recita solo che egli era stato "In missione di Regio servizio a Berna dal 17 giugno 1915" in poi, senza la data di fine dell'incarico; il medesimo documento riporta che, subito a seguire, egli era stato "In missione di Regio servizio a Firenze", questa volta senza ambedue le date di inizio e fine dell'incarico (ibidem, pp. 934, 942). In base a quanto riportato sulla copertina della sua relazione dal titolo *L'Adriatico*, datata 1 maggio 1915 (in AUSMM, RB, b. 446, fasc. 15: vedi nota 13), quest'ultima fu redatta a Firenze. Da ciò ne deriverebbe che l'attività informativa di Bonamico nel capoluogo toscano avrebbe, in effetti, preceduto quella in Svizzera.



Fig. 7 – Il vice ammiraglio Leone Viale, ministro della Marina dal 13 agosto 1914 al 24 settembre 1915 (USMM, Fototeca)



Fig. 8 – Domenico Bonamico (1846-1929), celebre studioso di strategia navale e a capo del centro di Berna dell'Ufficio Informazioni della Regia Marina durante la Grande guerra (USMM, Fototeca)

agiva in parallelo con gli addetti dell'Ufficio Informazioni della Marina austro-ungarica (il *Marine Evidenz Bureau*), rispettivamente a Zurigo, Lugano, Trieste e Pola. Grazie alle interazioni tra le diverse sedi all'estero della Marina italiana, il IV Reparto riuscì in seguito a ricostruire l'articolazione della rete molto vasta di corrieri del Ministero della Marina austro-ungarica tra Austria, Germania, Ungheria e Jugoslavia (fig. 9, pag. 18-19). In relazione a questo suo incarico, fino a oggi

molto poco conosciuto nelle sue articolazioni, ancora nel 1916 Bonamico redasse una ulteriore accurata relazione indirizzata al vice ammiraglio Camillo Corsi, il nuovo capo di Stato Maggiore dopo le dimissioni del medesimo Thaon di Revel il 10 ottobre precedente a causa dei suoi noti e importanti contrasti sulla condotta della guerra navale col duca degli Abruzzi, allora comandante in capo dell'Armata navale.<sup>16</sup> In conseguenza di ciò, la carica di capo di Stato Maggiore era stata quindi at-

<sup>16</sup> "Relazione del comandante Bonamico sulla situazione politica durante la guerra europea", 1916 (AUSSMM, RB, b. 2392, fasc. 1). Sull'attività di Bonamico per l'Ufficio Informazioni della Marina nella Prima guerra mondiale, in F. Botti, "Vita e pensiero di Domenico Bonamico dal 1899 al 1925", in *Domenico Bonamico. Scritti*, cit., p. 431, era già detto così: "Ci mancano – non è cosa di poco conto – i commenti e le valutazioni di D.B. su due grandi eventi della nostra storia nazionale e militare: la guerra di Libia 1911-1912 e la Prima guerra mondiale, almeno per il periodo che va dall'intervento italiano in poi. Un vuoto che, forse, non è del tutto spiegabile con l'età ormai avanzata o con le condizioni di salute del Nostro, visto che in questo periodo pubblica diverse opere poetiche e scrive drammi che peraltro non risultano pubblicati". Più avanti è accennato del suo *impiego a Berna nel servizio informazioni*, e che "Da Berna – come affermato nel suo necrologio sulla Rivista Marittima – egli invia a Roma «relazioni dense di importanti e utili considerazioni», che non siamo riusciti a rintracciare ma che sarebbe estremamente utile conoscere" (ibidem, p. 437). Per il necrologio in questione, vedi RM, aprile 1925, pp. I-V.

tribuita a Corsi, insieme anche ministro della Marina (fig. 10, pag. 22). Nemmeno due anni dopo, questi l'avrebbe ceduta di nuovo a Thaon di Revel il 7 febbraio 1917, dopo la rinuncia per motivi vari del duca degli Abruzzi a guidare la flotta.<sup>17</sup>

Al momento del cruciale passaggio di consegne in questione e della lunga *Relazione* presentata dopo l'1 ottobre 1915 da Thaon di Revel al ministro Corsi per dare atto di quanto realizzato dal 1913 ad allora come capo di Stato Maggiore, risale un ampio quadro del ruolo svolto fino a quella data anche dal IV Reparto del proprio Ufficio, soprattutto a cavallo dell'avvio della Prima guerra mondiale. Esposto a conclusione della prima parte su *Preparazione dei principali elementi di efficienza militare e marittima*, il paragrafo VII sul *Servizio delle informazioni* è fondamentale per avere una visione completa e dal vertice della Forza armata dell'impiego operativo e su vasta scala del Servizio, prima dell'entrata in guerra e a seguire.<sup>18</sup> Dal tempo della sua assunzione della carica ed entro ottobre 1915 Thaon di Revel aveva aumentato di venti volte la cifra in denaro a disposizione dell'Ufficio Informazioni per l'acquisizione a pagamento di informazioni sulle Marine estere. Inoltre, egli aveva spinto per la realizzazione di circostanziate monografie su Francia e soprattutto Austria-Ungheria, sulla Grecia (dove era stato destinato uno specifico Addetto navale, per non dipendere da notizie fornite da altri) e sulla Turchia (fig. 11, pag. 22).<sup>19</sup>

Per quanto riguardava le informazioni di carattere più riservato e relative allo stato delle difese austro-ungariche in Adriatico, Thaon di Revel ricordava quindi l'aggiornamento delle conoscenze relative a quelle dei porti adriatici nemici, dove erano stati realizzati sbarramenti di torpedini e di lanciasiluri subacquei, che era stato eseguito sia dalla Società «Puglia», grazie alle sue linee di navigazione turistica nel golfo di Trieste e nel Quarnero, sia con l'interrogatorio sistematico dei profughi da quelle zone fino ad allora rientrati in Italia.<sup>20</sup> In parallelo, egli menzionava espressamente l'*Ufficio informazioni segrete* a Berna in Svizzera – quello cui faceva capo Domenico Bonamico (fig. 6, a pag. 14) – con il compito di centro di raccolta delle notizie le più varie di natura militare, su direttive, mezzi e materiali austriaci. Come è noto, un analogo centro di raccolta e soprattutto di coordinamento delle varie reti informative esistenti o ancora in formazione era stato organizzato nella medesima città elvetica dall'Ufficio Informazioni del Comando Supremo. Coordinato dal colonnello del Regio Esercito Giovanni Garruccio, questo ufficio era diventato operativo a partire dalla metà di giugno 1915 (fig. 12, pag. 24).<sup>21</sup> A proposito delle attività di controspionaggio, il vice ammiraglio sottolineava poi l'attività della Direzione generale di Pubblica Sicurezza del Ministero dell'Interno in questo campo e, anche, di come la apposita legge in materia, presentata dal medesimo Revel ancora ad aprile 1914, a ottobre 1915

<sup>17</sup> G. Pisano, "Genesi", cit., p. 284. Su Corsi, vedi W. Polastro, s.v. "Corsi, Camillo Maria", DBI, 29, 1983, e la correlata bibliografia.

<sup>18</sup> *Relazione a S.E. il ministro e sue determinazioni. Promemoria presentati a S.E. il capo di Stato Maggiore*, post 1 ottobre 1915, con correzioni autografe di Thaon di Revel; dattiloscritto, 165 pp. (AUSSMM, RB, b. 351, fasc. 4; Appendice documentale, n. 1). Come già detto altrove (P. Cimbolli Spagnesi, "Basi navali", cit., nota 152 alle pp. 69-70), il documento è la versione assai più ampia della *Relazione sintetica sull'opera svolta dal capo di Stato Maggiore Revel dal 1° aprile 1913 al 1° ottobre 1915*, con firma autografa di Paolo Thaon di Revel; datt. fotolit., pp. 16 (AUSSMM, RB, b. 354, fasc. 3, sfasc. 2), già pubblicata da altre copie oggi nell'archivio privato della famiglia Revel e nell'Archivio Centrale dello Stato a Roma, in E. Ferrante, *Il grande ammiraglio*, cit., pp. 176-184, e nelle edizioni successive della medesima opera (P. Cimbolli Spagnesi, "Basi navali", cit., nota 21 a p. 32 e nota 151 a p. 69). In questa *Relazione a S.E. il ministro*, il capitolo molto ampio sul *Servizio delle informazioni* è alle pp. 101-106.

<sup>19</sup> *Relazione a S.E. il ministro*, cit., pp. 101-102.

<sup>20</sup> *Ibidem*, p. 103.

<sup>21</sup> C. Colavito, F. Cappellano, *La Grande guerra segreta sul fronte italiano (1915-1918). La Communication Intelligence per il Servizio Informazioni*, Roma, Ufficio storico del V Reparto dello Stato Maggiore della Difesa, 2018, pp. 97-98, con le relative fonti oggi all'AUSSME.



Fig. 9 – La rete dei corrieri dell'Ufficio Informazioni della Marina austro-ungarica così come rilevata dall'Ufficio Informazioni della Regia Marina italiana nella Grande guerra, 1917 (da S. Bellavita, *Relazione*, cit., 1922, tav. tra le pp. 151 bis e 152)



non era ancora entrata pienamente in vigore. A lato di ciò, egli indicava poi anche di come in Austria e Germania gli agenti dei relativi servizi delle informazioni fossero reclutati su base volontaria, e soprattutto nell'ambito di classi sociali di qualità e non il contrario, come invece accadeva in Italia. A seguire, Thaon di Revel evidenziava l'attività spionistica nemica molto importante allora in atto in Italia. In essa rientravano l'esistenza quasi certa di stazioni radio-telegrafiche clandestine, diversi casi di segnalazioni al nemico dalla costa nazionale, la presenza incontrastata di agenti italiani, maltesi, spagnoli, greci e persino cinesi molto attivi nella raccolta di informazioni. Le più ricercate tra queste ultime erano quelle per la pianificazione di attacchi con sommergibili ai grandi piroscafi in partenza dai porti italiani. Per contrastare tutta quest'attività offensiva era stato istituito un vero e proprio *Ufficio per il controspionaggio* a Venezia, sotto la diretta dipendenza del Comando in Capo della Piazzaforte, nella sede in Svizzera alcuni agenti erano stati appositamente destinati a questo lavoro ed era stata intensificata la vigilanza del confine con la stessa Svizzera da parte di nuovo del Dipartimento di Pubblica Sicurezza del Ministero dell'Interno.<sup>22</sup>

In merito agli avvistamenti di sommergibili nell'intero bacino del Mediterraneo, Thaon di Revel ricordava quindi che sempre a quella data era già stata istituita la pubblicazione giornaliera di un apposito Bollettino a riguardo, con notizie provenienti da enti vari della Marina, Capitanerie di Porto e Consolati nazionali presso le sedi diplomatiche italiane all'estero. Questo era regolarmente inviato agli Addetti navali dei Paesi alleati, al Comando in capo dell'Armata navale, ai Comandi in capo della I e II Squadra, ai Comandi in capo di Venezia e Taranto, all'ufficiale ammiraglio presso il Comando Supremo e alla Missione inglese presso quest'ultimo, oltre che alla Direzione

generale dell'Istituto Nazionale delle Assicurazioni. In caso di notizie particolarmente urgenti, queste erano subito telegrafate agli Enti interessati oltre che al comandante Grassi, allora rappresentante del medesimo Thaon di Revel a Malta. In conclusione del capitolo della sua relazione, il vice ammiraglio segnalava infine di come il crescente traffico clandestino di contrabbando in Mediterraneo si stesse allora rafforzando in maniera particolare, lungo le coste della Spagna e soprattutto della Grecia verso le isole dell'arcipelago del Mare Egeo e le coste dell'Asia Minore. Per controllarlo in ambedue i teatri e per monitorare le stazioni clandestine di rifornimento dei sommergibili in questione, erano stati dislocati un apposito agente alle isole Baleari e un ufficiale della Regia Marina sull'isola di Corfù.<sup>23</sup>

Col titolo di *Varie*, Thaon di Revel trattava quindi una serie di questioni da lui tenute separate da quelle dell'Ufficio Informazioni vero e proprio, ma strettamente connesse a questo per la loro natura specifica. Lo svolgimento della guerra da lì a seguire lo avrebbe dimostrato con chiarezza e sia il complesso normativo di riorganizzazione periodica dell'Ufficio del capo di Stato Maggiore, sia i resoconti ancora successivi sullo stato del servizio lo avrebbero confermato.<sup>24</sup> Il capitolo in questione trattava infatti, tra le altre cose, dei *Cifrari segreti*, del cosiddetto *Vocabolario telegrafico* e della *Censura postale*: tutti temi che pochi mesi prima, tra gennaio e aprile 1915, erano già stati ricompresi nell'attività dell'Ufficio Informazioni del Comando Supremo a seguito della relativa riforma voluta proprio allora da Cadorna. A seguito di questa, all'Ufficio Informazioni e all'Ufficio Situazioni di Guerra dell'Esercito – dipendenti dal Reparto Operazioni – erano state infatti demandate, oltre alla raccolta delle informazioni di natura militare in senso stretto (su truppe, fortificazioni, mezzi, materiali e movimenti del nemico) anche

<sup>22</sup> *Relazione a S.E. il ministro*, cit., pp. 103-105.

<sup>23</sup> *Ibidem*, p. 106.

<sup>24</sup> Ivi, pp. 107-112.

il controspionaggio, la vigilanza sui corrispondenti di guerra, le comunicazioni ai comandi di truppa di quanto trasmesso dal medesimo Reparto Operazioni, la realizzazione e la diramazione delle chiavi dei cifrari, la corrispondenza in cifra del medesimo Comando Supremo, la decifrazione dei documenti sottratti al nemico, la raccolta e alla organizzazione delle informazioni recuperate dal nemico, dai prigionieri, dai civili e con ogni altro mezzo, la tutela del segreto militare con la vigilanza sulla censura postale.<sup>25</sup>

Per quanto riguarda un altro tema importante da allora a seguire e cruciale proprio per la composizione organica dell'Ufficio Informazioni della Marina, quello della cooperazione tra Marina ed Esercito, dopo la relazione di Thaon di Revel a Corsi del 1915, l'art. 4 del Regio decreto n. 99/1916 istituzionalizzò i regolari contatti tra i due capi di Stato Maggiore delle due Forze armate "per concordare i provvedimenti necessari alla più intima ed efficace intesa tra Esercito e Marina agli scopi di guerra". In questo quadro, nell'art. 11, che stabilì che all'Ufficio del capo di Stato Maggiore della Marina erano destinati ufficiali di Stato Maggiore e di altri Corpi della Marina stessa, il medesimo provvedimento definì che su esplicita richiesta dello stesso capo di Stato Maggiore al medesimo Ufficio potevano essere comandati anche ufficiali del Regio Esercito.<sup>26</sup> È in questo quadro di sforzi congiunti tra le due Forze armate già dopo il primo anno di guerra che va intesa l'apertura di

un apposito ufficio presso il Comando Supremo, a pochi mesi dall'entrata nell'Italia nel conflitto, con l'ammiraglio addetto già l'anno precedente al medesimo Comando supremo come responsabile. Quest'ultimo ufficio nacque come *Ufficio Informazioni della Marina presso l'Esercito operante* e inizialmente aveva addetto un ufficiale superiore, il comandante Tosti, cui erano affidati i rapporti diretti col IV Reparto dell'Ufficio del capo di Stato Maggiore. Al 30 maggio 1915 questo stesso ufficio aveva già a capo il contrammiraglio Lorenzo Cusani Visconti (fig. 13, pag. 24). A metà giugno successivo, a lui Thaon di Revel inviò istruzioni specifiche sul complesso del lavoro da svolgere, sui rapporti da tenere col Comando supremo e su come regolarsi nel trasmettere alla Marina le notizie d'interesse.<sup>27</sup> Il 27 giugno 1915 di nuovo Thaon di Revel in qualità di capo di Stato Maggiore ribadiva a questi, per tramite proprio del IV Reparto (Ufficio Informazioni) che

“delle eventuali informazioni di carattere importante ed attendibile [...] sia trasmessa notizia telegrafica diretta, oltre che al Comando in capo di Venezia e a questo Ufficio, anche a S.A.R. il Comandante in capo dell'Armata ed in generale a quelle altre autorità alle quali più particolarmente può interessare l'argomento di cui la notizia tratta”.<sup>28</sup>

Entro il 14 ottobre 1915 l'ufficio in questione fu trasformato, per motivi di riservatezza, in *Comando di Marina presso il Comando supremo* e il

<sup>25</sup> Per questa riorganizzazione, vedi il *Promemoria n. 2*, 4 gennaio 1915, *Servizio Informazioni*, Comando del Corpo di Stato Maggiore – Ufficio Informazioni, in AUSSME, fondo E-2 (*Comando del Corpo di Stato Maggiore – Carteggio Guerra mondiale*), b. 122. Su tutto questo, vedi C. Colavito, F. Cappellano, *La Grande guerra*, cit., pp. 85-92, in part. pp. 86-88. Da Parte della Regia Marina, per l'impiego dei corrispondenti di guerra e la vigilanza sul divieto ai civili di fotografare le installazioni militari, si vedano le “Norme sul servizio fotografico in tempo di guerra”, 23 settembre 1917 – 11 dicembre 1918 (AUSMM, RB, b. 1324, fasc. 14) e le “Norme sul servizio fotografico in tempo di guerra”, 4 settembre 1917 – 5 dicembre 1919 (AUSMM, RB, b. 1436, fasc. 4).

<sup>26</sup> RD 8 febbraio 1916, n. 99, “relativo alle attribuzioni del capo di Stato Maggiore della Regia Marina”, articoli 4 e 11 (GUM, 1916, atto n. 71, pp. 146-147).

<sup>27</sup> Il contrammiraglio Cusani Visconti al capo di Stato Maggiore della Marina, 30 maggio 1915, prot. 10, *Stato maggiore della Marina al Gran Quartier Generale*, Riservato – Personale (AUSMM, RB, b. 453, fasc. 3: “Varie 1915. Consegne di massima Servizio Informazioni. Corrispondenza ufficiosa”); Il capo di Stato Maggiore della Marina, viceammiraglio Thaon di Revel, 14 giugno 1915, prot. 15110, al signor ammiraglio Cusani Visconti, sottocapo di Stato Maggiore della Marina presso il Comando Supremo del Regio Esercito, *Servizio Informazioni* (ibidem): Appendice documentale n. 2.

<sup>28</sup> Il capo di Stato Maggiore della Marina, viceammiraglio Thaon di Revel, IV Reparto, al contrammiraglio Lorenzo Cusani Visconti, 27 giugno 1915, prot. 16308, *Servizio Informazioni* (ibidem).

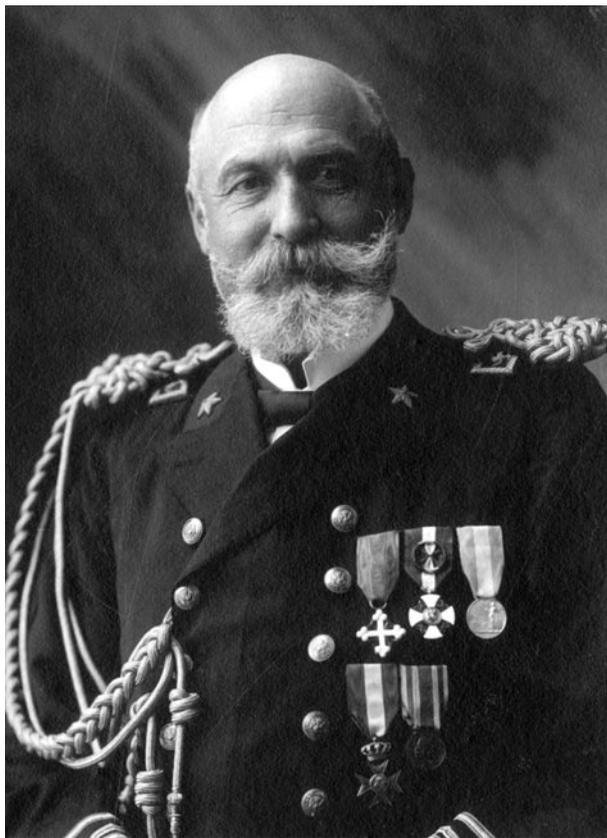


Fig. 10 – Il vice ammiraglio Camillo Corsi, ministro della Marina dal 30 settembre 1915 al 10 giugno 1917 e insieme suo capo di Stato Maggiore dal 11 ottobre 1915 al 7 febbraio 1917 (USMM, Fototeca)



Fig. 11 – Il vice ammiraglio Paolo Thaon di Revel, capo di Stato maggiore della Marina per la seconda volta dall'8 febbraio 1917 al 24 novembre 1919 (USMM, Fototeca)

contrammiraglio Lorenzo Cusani Visconti vi fu confermato come ufficiale superiore addetto.<sup>29</sup> Da allora a seguire e fino alla fine del conflitto il relativo comandante di turno trasmise un notiziario periodico degli avvenimenti di varia natura sui diversi fronti della guerra, l'orientale, l'occidentale e il meridionale, direttamente all'Ufficio del capo di Stato Maggiore.<sup>30</sup>

Dopo le dimissioni di Thaon di Revel a ottobre 1915 da capo di Stato Maggiore della Marina, alcuni nuovi campi di lavoro – quelli delle segnalazioni e dei cifrari – diventarono di competenza del IV Reparto (Ufficio Informazioni). Poco prima, al momento della sua relazione al ministro Corsi, il medesimo Thaon di Revel non li aveva ancora indicati come di pertinenza di esso, anche perché al-

<sup>29</sup> Ministero della Marina, Direzione generale degli ufficiali e del Servizio militare e scientifico, 10 ottobre 1915, prot. 871, al contrammiraglio Cusani Visconti, *Informazioni*, Riservatissimo (ivi); Ministero della Marina, Ufficio del capo di Stato Maggiore, II Reparto, 2<sup>a</sup> Sezione, al generale conte Cadorna, capo di Stato Maggiore dell'Esercito [presso il] Comando Supremo, 14 ottobre 1915, prot. 38922, *Ufficiale ammiraglio addetto al Comando Supremo* (ivi); Ministero della Marina, Ufficio del capo di Stato Maggiore, 14 ottobre 1915, prot. 38923, al contrammiraglio Lorenzo Cusani Visconti, *Attribuzioni della S.V. nella carica di ufficiale ammiraglio addetto al Comando Supremo*, Riservata – Personale (ivi).

<sup>30</sup> Per i notiziari inviati nel 1917 dall'*Ufficio Marina presso il Comando Supremo*, vedi in AUSMM, RB, b. 756, fasc. 5: "Notiziari dell'Ufficio Marina presso il Comando Supremo", 1917.

cuni erano per esempio di competenza del III Reparto dell'Ufficio del medesimo capo di stato Maggiore (*Mobilitazione, trasporti marittimi, segnalazione*) e, più nel dettaglio, della sua 2ª Sezione (*Trasporti per mare, segnali, cifrari*).<sup>31</sup> Per quanto riguardava proprio i cifrari, sempre nella relazione del 1915 e di cui sopra Thaon di Revel aveva solo specificato che – stante l'insufficienza di quelli del tempo della guerra italo-turca del 1911-1912 – era stato dato incarico di realizzarne di nuovi al capitano di corvetta Paolo Corridoni. A chiave numerica e non alfabetica, e con gruppi di cifre di numero costante, a loro volta questi erano stati consegnati a novembre 1914, erano stati distribuiti a stampa già ad aprile 1915, e a ottobre successivo erano ancora quanto di più riservato – sempre per Thaon di Revel – potesse disporre allora la Marina. Un lavoro analogo di cifratura era allora in corso per il *Vocabolario telegrafico*, che invece si credeva già in mano al nemico.<sup>32</sup> Nel tempo, al medesimo IV Reparto fu poi attribuito anche il compito della censura postale finalizzata alla tutela del segreto militare. A proposito del servizio postale in generale per il personale di bordo delle navi, nella *Relazione* del 1915 Thaon di Revel specificò che l'attività in merito aveva riguardato, tra l'altro, l'istituzione di due appositi uffici postali militari a Venezia e Brindisi.<sup>33</sup> A proposito della censura postale, il vice ammiraglio ne descriveva quindi l'importanza per la tutela del segreto militare. Facendo

capo a un apposito ufficio centrale di Bologna sottoposto al Comando del Corpo di Stato Maggiore dell'Esercito, essa era stata istituita, di concerto con quest'ultimo e il Ministero delle Poste e Telegrafi, nelle Piazze marittime di Spezia, Maddalena, Gaeta, Messina, Taranto, Brindisi, Porto Corsini e Venezia, col fare ricorso, oltre che a ufficiali, anche a personale civile di provata fiducia e attitudine.<sup>34</sup>

Su un altro piano dell'intera questione, sempre nella medesima *Relazione* di Thaon di Revel al ministro Corsi del 1915 è del tutto assente ogni riferimento esplicito a tutto quanto riguardava la realizzazione, la gestione, la difesa e quant'altro delle reti radiotelegrafiche di competenza della Regia Marina e del legame di esse con il naturale flusso informativo in uscita e in entrata da e per il IV Reparto dell'Ufficio del capo Stato Maggiore. Nelle attribuzioni di quest'ultimo così come definite dal Decreto ministeriale del 20 maggio 1914, quanto di relativo a loro era indicato come di competenza del II Reparto (*Difesa costiera e servizi a terra*) e della relativa 3ª Sezione (*Servizio semaforico*).<sup>35</sup> In chiusura del terzo capitolo sulla *Difesa costiera* Thaon di Revel accennava, in effetti, alle telecomunicazioni in generale, ma solo col dire che in particolare quelle telefoniche e telegrafiche tra il Ministero a Roma e le varie Piazze marittime erano state incrementate anche con nuove linee stese direttamente e a spese della Marina (*fig. 14*, pag. 26).<sup>36</sup> Come è noto, le prime esperienze

<sup>31</sup> “Decreto ministeriale relativo alle attribuzioni dell'Ufficio del capo di Stato Maggiore della Regia Marina”, 20 maggio 1914 (GMM, 12, 30 giugno 1914, atto n. 207, pp. 516-517). Le attribuzioni del III Reparto, 2ª Sezione, erano le seguenti: “Convenzioni per i trasporti sul mare e pratiche relative. Requisizione del naviglio in caso di guerra, di esercitazioni di utilità pubblica. Accordi col Comando del Corpo di Stato Maggiore dell'Esercito per operazioni di imbarco o sbarco di truppa. Libri e codici per segnali. Cifrari”.

<sup>32</sup> *Relazione a S.E. il ministro*, cit., p. 109.

<sup>33</sup> *Ibidem*, pp. 110-111.

<sup>34</sup> *Ivi*, pp. 111-112.

<sup>35</sup> “Decreto ministeriale relativo alle attribuzioni dell'Ufficio del capo di Stato Maggiore della Regia Marina”, 20 maggio 1914 (GMM, 12, 30 giugno 1914, atto n. 207, pp. 516-517). Le attribuzioni del II Reparto, 3ª Sezione, erano le seguenti: “Studi e progetti relativi all'impianto, alla conservazione e all'esercizio dei posti semaforici e delle strade per accedervi. Monografie dei posti semaforici. Mezzi di rifornimento, dotazioni e munizioni dei posti semaforici. Istruzioni ordinarie e riservate per il servizio semaforico. Rapporti col Ministero delle Poste e dei Telegrafi in ordine al servizio telegrafico, all'impianto, manutenzione di linee, ecc. Quadri organici del personale semaforista e destinazione di servizio per zone, difese e servizi fissi dipartimentali. Reti ottiche, telegrafiche e telefoniche. Radiotelegrafia”.

<sup>36</sup> *Relazione a S.E. il ministro*, cit., p. 64.



Fig. 12 – Il colonnello del Regio Esercito Giovanni Garruccio, a capo della sede di Berna dell'Ufficio Informazioni del Comando Supremo italiano nella Grande guerra (da C. Colavito, F. Capellano, *La Grande guerra*, cit., fig. 4.2 a p. 96)



Fig. 13 – Il contrammiraglio Lorenzo Cusani Visconti, a capo dell'Ufficio Informazione della Marina presso il Comando supremo a maggio 1915 (USMM, Fototeca)

in questo campo della Forza armata risalivano almeno all'inizio del XX secolo, soprattutto al 1912 la convenzione con Guglielmo Marconi per il relativo servizio radiotelegrafico e radiotelefonico. A partire dalla stazione di grande potenza di Coltano, realizzata nel 1906 sulla costa tirrenica in provincia di Pisa e ampiamente utilizzata dalla Marina proprio dal 1912, all'avvio della guerra in

Europa nel 1914 erano in corso esperienze importanti sempre con Marconi sui radiogoniometri per l'intercettazione dei segnali.<sup>37</sup> Per gli stessi scopi, a seguire, fu istituito il Laboratorio Superiore di Radiotelegrafia presso la Regia Accademia Navale di Livorno nel 1916, per consentire alla Marina lo studio e la sperimentazione sistematici nel campo dell'elettrotecnica e della radiotelegrafia (*fig. 15*,

<sup>37</sup> Su questo e altre ricerche di Marconi per la Marina nel periodo, vedi in AUSSMM, RB, b. 283, fasc. 1 ("Guglielmo Marconi: convenzione radiotelegrafica – ratifica convenzione di Londra; monografia sulle esperienze di telegrafia; stazione R.T. di Coltano: esperimenti e prove; decreto col quale fu approvata la convenzione stipulata con l'on. Marconi per il servizio radiotelegrafico e radiotelefonico", 1912); ibidem, b. 316, fasc. 6 ("Progetti, studi, esperienze, invenzioni: bussola senza fili sistema Marconi – Bellini – Tosi, radiogoniometri", 1914); ivi, b. 333, fasc. 2 ("Invenzioni sulla radiotelegrafia – Convenzione Marconi", 1914); ivi, b. 499, fasc. 5 ("Guglielmo Marconi: accumulatori e batterie per sommergibili", 1915); ivi, b. 511, fasc. 2 ("Stazioni R.T. sistema «Poulsen» e stazione R.T. da 5 kw Marconi", 1916); ivi, b. 1367, fasc. 2: ("Invenzioni sulla radiografia «Nuovo accumulatore Marconi»", 1918).

pag. 28).<sup>38</sup> Secondo l'ordinamento del 1914 fu quindi, in ogni caso, il II Reparto dello Stato Maggiore della Marina, dedito a *Difesa costiera e servizi a terra* (e non il IV Reparto), a gestire una delle prime operazioni difensive in questo campo tra luglio e agosto 1915: l'individuazione della eventuale provenienza da fonte clandestina di trasmissioni telegrafiche in cifra, intercettate casualmente nella rete telefonica della città di Venezia. L'indagine fu voluta a metà luglio 1915 dallo stesso Thaon di Revel, che da Roma aveva registrato l'efficacia delle comunicazioni nemiche tra Venezia e Pola, dove le notizie della partenza delle squadriglie aeree italiane da bombardamento arrivavano con rapidità e precisione eccessive. Inizialmente monitorato dal comandante in capo della Piazzaforte di Venezia – il contrammiraglio Cutinelli Rendina – con ufficiali della Marina e dell'Esercito e tecnici civili, il fatto fu analizzato con radiogoniometri della stazione radiotelegrafica di Carbonera in provincia di Treviso e velivoli appositi, e i segnali in questione furono infine individuati come d'origine naturale e dovuti a fenomeni d'induzione o di risonanza elettrica.<sup>39</sup> Alla fine della guerra, nel 1918, intercettazioni diverse erano eseguite in maniera sistematica da un'altra importante stazione radiotelegrafica di grande potenza della Marina, in località Centocelle a Roma e collegata con la sede del Ministero allora nel convento di S. Agostino vicino Piazza Navona.<sup>40</sup>

Tra le tante attività svolte dall'Ufficio Informazioni a ridosso dell'entrata in guerra dell'Italia dalla seconda metà del 1914 in poi, deve essere ricordata per prima cosa l'attività di valutazione tecnica delle tante proposte e invenzioni che arrivavano all'Ufficio del capo di Stato Maggiore dalle vie più disparate, dentro e fuori la Forza armata e

con lo scopo di supportare lo sforzo bellico più generale del Paese. Tra queste ultime vale menzionare almeno quella per un *autoscafo silurante*, inedito antesignano di quanto realizzato nel 1918 per l'attacco di sorpresa al porto di Pola con mezzi d'assalto di superficie. Tante altre per mezzi d'offesa i più vari furono anch'esse valutate inizialmente dal medesimo IV Reparto e dal 1917 in poi da un apposito Ufficio brevetti istituito sempre presso l'Ufficio del capo di Stato Maggiore.<sup>41</sup> In parallelo a tutto questo, tra le varie attività di raccolta informativa vera e propria svolta dal IV Reparto, per esempio in un periodo abbastanza documentato come quello tra il 1916 e il 1917, va menzionato che – per quanto è noto – nell'anno e mezzo precedente il rovescio di Caporetto nel 1917 esso inviò una serie molto importante di rapporti al capo di Stato Maggiore della Marina, riguardanti gli argomenti più vari: da tali rapporti, per differenza, è possibile desumere le operazioni messe in atto per acquisire le informazioni necessarie a redigerli. Per il 1916, oggetto dei rapporti furono la base tedesca a Zeebrugge e la correlata attività dei sommergibili nemici, la difesa subacquea di Pola, la ricognizione aerea fotografica dei Porti di Cattaro, Pola e Lussin Piccolo, le stazioni e i segnali di riconoscimento radiotelegrafici austriaci, i rifugi di sommergibili austriaci in Adriatico, l'uscita della flotta britannica in Mare del Nord, la difesa di Friederichshafen, la battaglia dello Jutland, la difesa di Trieste. Per il 1917, altri rapporti riguardarono il morale delle truppe, un nuovo tipo di idroplano visto di nuovo a Friederichshafen, l'interpretazione di fotografie varie di Pola, il traffico nelle acque di Sebenico, la stazione radiotelegrafica di Atene, il nodo ferroviario di Corinto, le ferrovie della Macedonia e le infrastrutture di Salonico, la consistenza delle forze

<sup>38</sup> R. Sicurezza, "La documentazione storico-scientifica conservata presso l'archivio dell'Ufficio Storico e presso i musei della Marina Militare", BAUSMM, 3, luglio-settembre 1991, pp. 43-50, in part. p. 49.

<sup>39</sup> Su questo episodio, vedi in AUSSMM, RB, b. 453, fasc. 2 ("Comando militare marittimo di Venezia. Spionaggio, vigilanza, informazioni sul nemico", 1915).

<sup>40</sup> AUSSMM, RB, b. 1232, fasc. 1 ("Intercettazioni eseguite dalla stazione R.T. di Centocelle", 1918).

<sup>41</sup> AUSSMM, RB, b. 446, fasc. 6 ("Autoscafo silurante semisommergibile del capitano macchinista de Lorenzi", 1915). Su questo e gli altri progetti inviati all'Ufficio del capo di Stato Maggiore a quella data e sui relativi pareri del IV Reparto, vedi P. Cimbolli Spagnesi, "Prima di Pola. Un inedito progetto italiano di architettura navale del 1915 per un mezzo d'assalto di superficie", in Nuova Antologia Militare, (II) 8, ottobre 2021, pp. 33-56.



armate greche, le costruzioni di sommergibili di nuovo nella base austroungarica di Pola e il piano delle ostruzioni e dei suoi sbarramenti, la situazione della città e del porto di Durazzo in Albania (fig. 16, pag. 30 e fig. 17, pag. 32).<sup>42</sup>

Con il vice ammiraglio Camillo Corsi sempre da ministro e da capo di Stato Maggiore della Marina, il Regio decreto dell'8 febbraio 1916, n. 99, definì meglio le attribuzioni del medesimo capo di Stato Maggiore e col Decreto ministeriale del 9 aprile 1916 fu emanato un nuovo ordinamento e riviste le attribuzioni del relativo Ufficio.<sup>43</sup> Da allora in poi esso fu quindi articolato su una segreteria e sei Reparti, più l'Ufficio storico e la Rivista marittima. In tutto questo, il IV Reparto (Ufficio informazioni) ufficialmente non era organizzato ancora una volta in distinte Sezioni, come invece era per gli altri, era comandato sempre da un capitano di vascello o da un capitano di fregata e vi erano sempre destinati un numero imprecisato di tenenti di vascello e di capitani di corvetta (*quel numero che si reputa necessario*), oltre sempre un ufficiale del Genio navale. Rispetto all'ordinamento nel precedente Decreto ministeriale del 20 maggio 1915, le attribuzioni dell'Ufficio Informazioni rimanevano letteralmente invariate.<sup>44</sup> Così come erano immutate quelle già menzionate rispettivamente della 3ª Sezione del II Reparto (*Difesa costiera e servizi a terra*) e della 2ª Sezione del III Reparto (*Mobilizzazione, trasporti marittimi e segnalazione*) in mate-

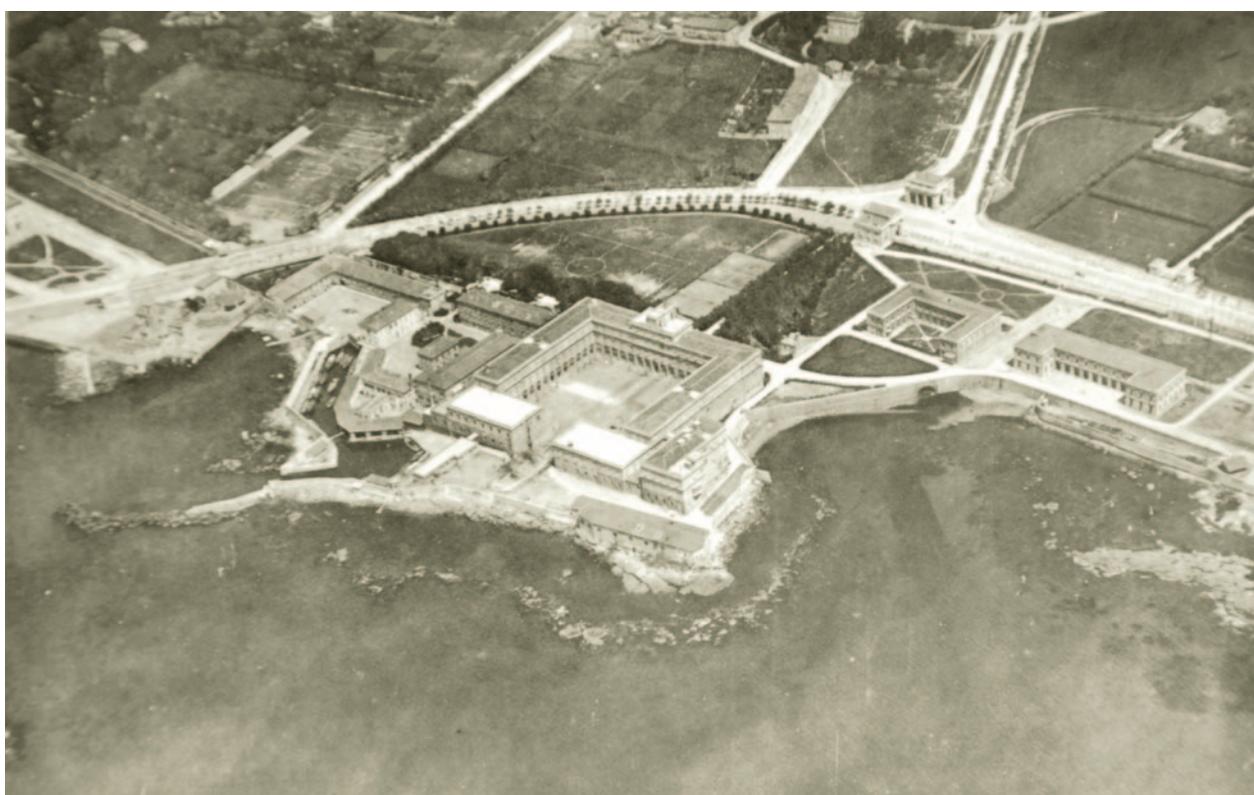
ria di loro competenze su fari e posti semaforici, reti ottiche, telegrafiche, telefoniche e radio per trasmissioni, e cifrari. Nella realtà, ad aprile 1917 tutto quanto riguardava proprio questi ultimi fu dato in carico a una apposita 3ª Sezione del I Reparto (*Approntamento ed impiego della flotta*), in origine non prevista dall'ordinamento. Sempre secondo il Decreto ministeriale del 9 aprile 1916, quest'ultimo avrebbe infatti dovuto essere strutturato su due sole Sezioni, mentre all'inizio del 1918 era organizzato senz'altro su tre: la 1ª (*Materiali*) e la 2ª (*Personale*) come da Decreto in questione, e la 3ª (*Radiotelegrafia, Segnalazioni, Codici*) creata apposta e con a capo il primo tenente di vascello De Ferrante, a causa dell'incremento importate dell'attività specifica nel corso del conflitto e della sua rilevanza strategica crescente. Non sembra casuale, a riguardo, che al comando del I Reparto in questione – quindi, a cascata, come responsabile ultimo della medesima 3ª Sezione – sempre all'inizio del 1918 fosse l'allora capitano di fregata Spiridione Bellavita. Già in forza proprio al IV Reparto al tempo della guerra italo-turca del 1911-1912, allora da primo tenente egli era stato in missione per più di un anno a Beirut e in mare Egeo orientale. Dopo la Prima guerra mondiale e proprio dopo l'esperienza della guida del I Reparto di cui sopra, egli avrebbe quindi comandato l'intero IV Reparto (Ufficio Informazioni) dell'Ufficio del capo di Stato Maggiore.<sup>45</sup> Per rimanere al

<sup>42</sup> AUSMM, RB, b. 1752, fasc. 4 ("Promemoria dell'Ufficio del capo di Stato Maggiore – Bollettini informazioni dell'Ufficio Informazioni", 1916-1917, serie V [1916] e serie VI [1917]).

<sup>43</sup> RD 8 febbraio 1916, n. 99, "relativo alle attribuzioni del capo di Stato Maggiore della Regia Marina" (GUM, 1916, atto n. 71, pp. 144-149; "Decreto ministeriale in data 9 aprile 1916, che stabilisce l'ordinamento dell'Ufficio del capo di Stato Maggiore (GUM, 9, 15 maggio 1916, atto n. 246, pp. 552-555).

<sup>44</sup> "Raccolta e coordinazione delle informazioni di carattere tecnico, militare e nautico, riguardanti progressi industriali e Marine estere. Informazioni di indole riservata. Corrispondenza con gli addetti navali all'estero. Vigilanza sui segreti militari della difesa. Pubblicazione del Bollettino di informazioni e pubblicazioni tecniche". Gli altri Reparti e le relative Sezioni erano i seguenti: I – Approntamento ed impiego della flotta (due Sezioni), II – Difesa costiera e servizi a terra (tre sezioni), III – Mobilizzazione, Trasporti marittimi, Segnalazione (due Sezioni), IV – Ufficio Informazioni (Sezione unica), V – Aeronautica ed aviazione (Sezione unica), VI – Sommergibili (Sezione unica), Ufficio Storico, Rivista Marittima. Il V e il VI Reparto riuniti davano corpo all'Ispettorato dei sommergibili e dell'aviazione (ibidem, pp. 554-555).

<sup>45</sup> *Ufficio di S.E. il capo di Stato Maggiore della Marina, I° Reparto, Relazione sul funzionamento dei servizi dipendenti (I° novembre 1916 – 31 dicembre 1917), Riservatissimo personale*, firmata dal capo del I° Reparto, capitano di fregata Spiridione Bellavita, 8 pp., datt.; *I Reparto, 3ª Sezione, Codici e cifrari riservatissimi; questioni di radiotelegrafia, radiotelegrafia, radiogoniometria e pubblicazioni inerenti; segnali; accordi; con gli Alleati per lo sviluppo dei predetti servizi*, 30 novembre 1916 – 31 dicembre 1917, anonima, 16 pp., datt.). Sull'attività di Bellavita nella guerra italo-turca, vedi nella prima parte di questo lavoro, in BAUSMM, 1, gennaio-marzo 2021, pp. 72-98, in part. pp. 89, 93, 95-97.



*Fig. 15* – Livorno, Accademia navale. Nel 1916 vi fu istituito il Laboratorio Superiore di Radiotelegrafia per gli studi e le sperimentazioni di elettrotecnica e radiotelegrafia della Regia Marina (USMM, Fototeca)

tempo dell'ultimo anno di guerra, nell'ambito della relazione di inizio 1918 dell'Ufficio del capo di Stato Maggiore al ministro della Marina del momento, il vice ammiraglio Alberto Del Bono (fig. 18, pag. 32), Bellavita proponeva intanto almeno una implementazione sostanziale della 3ª Sezione del I Reparto da lui diretto, intesa come una vera e propria riorganizzazione di tutto quanto in materia di codici e cifrari speciali, a somiglianza di quanto già fatto dalle Marine britannica e francese.<sup>46</sup> A quest'ultimo proposito, un discorso a parte è per quanto fu progettato e realizzato solo in parte tra maggio e giugno 1918 nell'eventualità sempre possibile dell'abbandono di Venezia sempre a causa dei rovesci di ottobre-novembre 1917. Per ordine di Thaon di Revel, era stato infatti organizzato di stabilire un servizio d'informazioni della Marina nella città lagunare occupata dagli austro-ungarici, che avrebbe dovuto interessarsi del movimento delle navi nemiche nella Piazza marittima di Venezia. Questo avrebbe dovuto essere basato su una stazione radiotelegrafica clandestina centrale occultata in una soffitta nei pressi dell'Arsenale, collegata a quattro altre stazioni secondarie trasmettenti a Venezia (una a Castello e tre a Dorsoduro) e a stazioni riceventi al di là dell'Adige e del Naviglio di Brenta al di là delle linee italiane di massima resistenza. Il tutto doveva essere integrato da un complesso di galleggianti contenitori di messaggi da lanciare in acqua in laguna e da recuperare alla foce del Po, oltre che da un servizio assai più pragmatico ma molto più pericoloso di sei corrieri fiduciari per scambi epistolari con la Svizzera. In particolare per le trasmissioni della stazione radiotelegrafica principale, l'operatore avrebbe dovuto fare uso di tre appositi cifrari basati su tre diversi numeri del settimanale «La Let-

tura» allegato al quotidiano «Corriere della Sera» (fig. 19, pag. 36).<sup>47</sup>

A seguire tutto questo, risale all'inizio di settembre 1918 un quadro del personale del Regio Esercito in forza al IV Reparto (Ufficio Informazioni) dell'ufficio del capo di Stato Maggiore della Marina. Frutto di una specifica richiesta emessa il 3 settembre 1918 dal Segretariato Generale della Marina, volta a censire tutto il personale dell'Esercito in forza sia nella Regia Marina sia anche altrove, il documento è importante perché fornisce un insieme ulteriore di notizie sull'ordinamento e soprattutto sul personale in forza all'Ufficio Informazioni della Marina, negli ultimi mesi della guerra oramai di natura interforze e soprattutto in gran numero rispetto a quanto previsto dagli ordinamenti in vigore. Al 6 settembre 1918 erano quindi addetti al IV Reparto in questione addirittura ventotto militari dell'Esercito, tra cui un capitano d'artiglieria addetto alla Sezione riservatissima del Reparto, un tenente di complemento di fanteria originario di Zara e addetto alla revisione e traduzione della stampa estera, un tenente d'artiglieria addetto al controspionaggio, un capitano d'artiglieria addetto al Centro radiogoniometrico di Brindisi e Otranto, un sottotenente di fanteria in servizio alla Piazza marittima di Venezia in zona di guerra, un tenente degli alpini in servizio al Battaglione *Cadore* del 7° Reggimento alpini, un tenente del 3° Reggimento Artiglieria da fortezza addetto alla censura a Bologna, un tenente del 1° Reggimento Genio *Pavia* addetto al controspionaggio, un tenente di nuovo del 3° Artiglieria da fortezza addetto al controspionaggio e un altro tenente addetto all'Ufficio Informazioni, un sergente di fanteria, un caporal maggiore dell'Ufficio Informazioni della 9ª Armata, due militari di grado

<sup>46</sup> Ufficio di S.E. il capo di Stato Maggiore della Marina, I° Reparto, *Relazione*, cit., pp. 6-8.

<sup>47</sup> Il colonnello capo dell'Ufficio Speciale del comando in capo del Dipartimento marittimo di Venezia, Vittorio Omali, all'ammiraglio Paolo Marzolo, comandante in capo del medesimo Dipartimento, da Venezia, 15 giugno 1918, *Servizio di informazioni stabilito in Venezia nella eventualità che si dovesse abbandonare la Piazza marittima*; datt., 21 pp. più 13 allegati (AUSMM, RB, b. 918, fasc. 1: "Servizio Informazioni stabilito a Venezia", 1918).

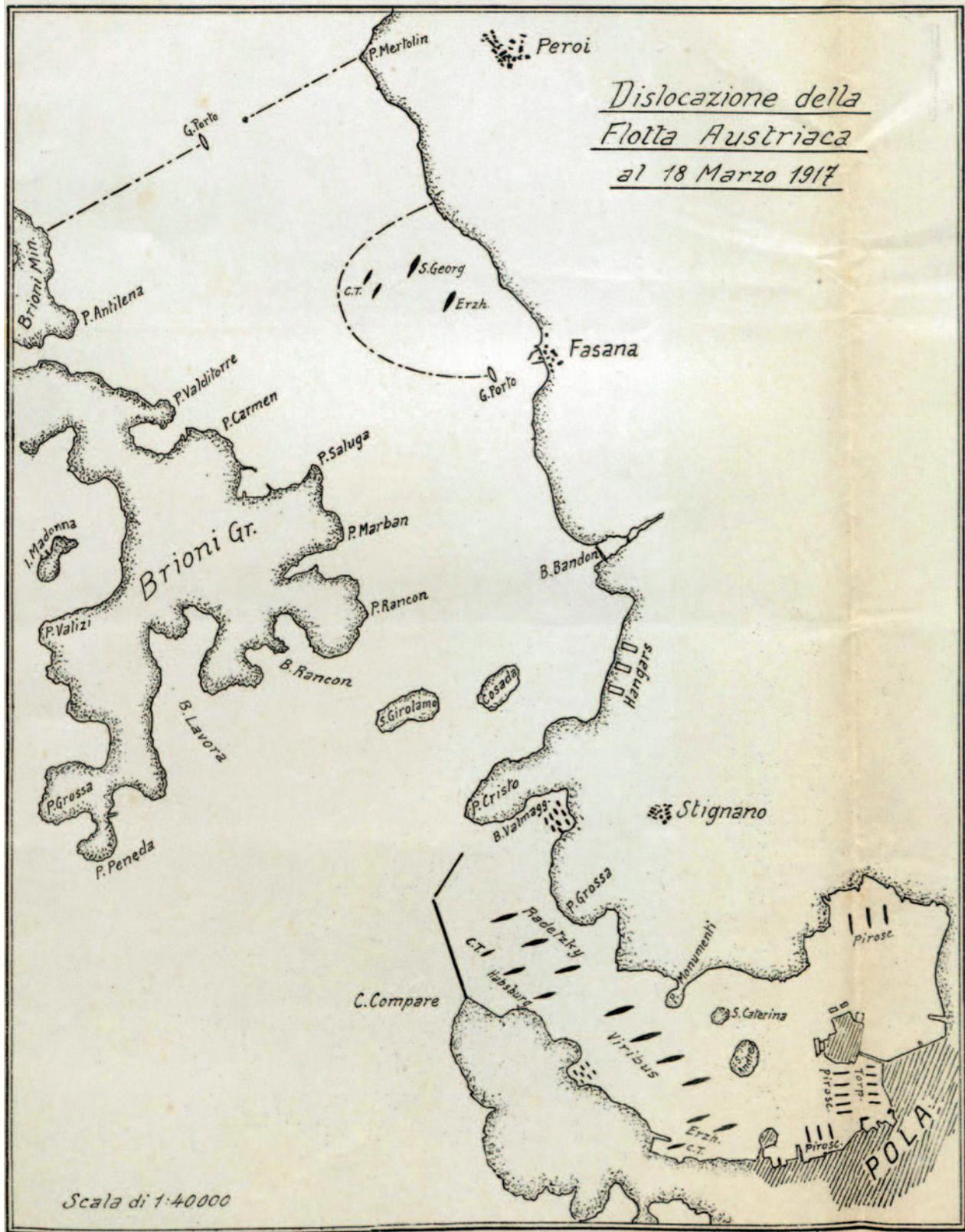


Fig. 16 – Dislocazione della flotta austriaca nella baia di Pola rilevata dalla ricognizione aerea per il Reparto Informazioni dell'Ufficio del capo di Stato Maggiore della Marina, 18 marzo 1917 (AUSMM, RB, b. 1752, fasc. 4, promemoria n. 192)

non precisato in Svizzera a disposizione dell'Ufficio Marina presso il Comando Supremo, oltre ad ulteriori quattordici tra soldati semplici e militari di grado non precisato.<sup>48</sup>

Il 31 marzo 1919 – a guerra terminata da pochi mesi – la relazione sull'attività del IV Reparto stesa dal capo Ufficio di allora, il capitando di vascello Augusto Capon, per il capo di Stato Maggiore e comandante in capo delle Forze navali in carica, di nuovo il vice ammiraglio Paolo Thaon di Revel, fotografava quindi il quadro complessivo di quanto realizzato dall'Ufficio Informazioni nell'ultimo anno del conflitto, cioè dall'1 gennaio 1918 a novembre successivo, alla conclusione della battaglia di Vittorio Veneto.<sup>49</sup> In tale periodo, l'attività in questione era stata incentrata per prima cosa sulla raccolta di notizie sul nemico, svolta in particolare per tramite del centro della Marina in Svizzera. Insieme con l'Ammiragliato inglese era stata quindi completata la rete radiogoniometrica dell'Adriatico e stabilito un servizio di misurazioni continue per mezzo dei centri di Venezia, Ancona e Otranto, che avevano potuto trasmettere la posizione delle navi nemiche direttamente all'Ufficio Informazioni (fig. 20, e fig. 21, pag. 40 e 42). La medesima rete radiogoniometrica era stata quindi progettata di estenderla a tutto il Mediterraneo in accordo con le Marine britannica e francese, e con l'istituzione di nuovi centri a Taranto, Napoli e Spezia, anche se l'armistizio a inizio novembre 1918 ne aveva impedito il completamento. In parallelo, era stato decrittato il codice della Marina austro-ungarica poi abbandonato dopo l'affondamento della nave da battaglia *Szent Istvan* ed erano stati identificati tutti i nominativi radiotelegrafici nemici e quasi tutte le unità navali, oltre che tutti gli sbarramenti e i campi minati austroun-

garici. Inoltre, erano stati fatti alcuni tentativi di introdurre agenti informatori in Istria in accordo con l'Ufficio Informazioni del Regio Esercito.<sup>50</sup> A proposito poi delle operazioni cosiddette di *controspionaggio*, *servizio politico* e *polizia militare*, la medesima relazione del comandante Capon metteva in evidenza di come proprio l'intensa attività di contrasto sviluppata in Svizzera contro gli Imperi centrali era stata alla base dello spostamento del centro di lavoro di questi ultimi in Spagna. Per conseguenza, ciò aveva portato alla realizzazione di due appositi centri informativi della Regia Marina rispettivamente a Barcellona con il suo ufficiale responsabile alle dirette dipendenze del locale addetto navale italiano, e a Gibilterra con il locale rappresentante dell'Ispettorato della Difesa del Traffico Nazionale responsabile a sua volta. Al centro di Berna sempre in Svizzera – con a capo Domenico Bonamico – era stato inoltre devoluto il controllo del “nuovo fenomeno del bolscevismo, che dalla Russia tendeva ad invadere l'Europa occidentale e che poteva dalla Svizzera essere osservato che da qualunque altro posto”. Nel medesimo ambito era stato realizzato un nuovo servizio di controllo istituito insieme al Servizio Informazioni del Regio Esercito e la Direzione Generale di Pubblica Sicurezza del Ministero dell'Interno italiani, con a capo un ispettore della medesima Pubblica Sicurezza.<sup>51</sup> Il servizio di polizia militare nelle piazzeforti marittime e nei porti principali aveva inoltre evitato il ripetersi di attentati quali quelli che avevano portato alla perdita delle navi – tra le altre – *Benedetto Brin*, *Cavallini*, *Santoro*, *Caillaux*, *Bolo* e *Leonardo Da Vinci* (fig. 22, pag. 44 e fig. 24-25, pag. 48). A proposito delle vicende di queste ultime, erano state avviate apposite inchieste in collaborazione con

<sup>48</sup> Ufficio del capo di Stato Maggiore della Marina, IV Reparto (Ufficio Informazioni), *Elenco dei militari del Regio Esercito che prestano servizio presso questo Reparto (riferimento circolare del Segretariato Generale n. 2824 in data 3 settembre 1918)*, s.d., ma 6 settembre 1918; datt., 5 pp. (AUSMM, RB, b. 1323, fasc. 3: “Personale a disposizione dell'Ufficio Informazioni”, 1918).

<sup>49</sup> Ufficio del capo di Stato Maggiore della Marina, *Relazione sull'attività del IV Reparto durante l'anno 1918*, firmata dal capitano di vascello capo del IV° Reparto Augusto Capon, 31 marzo 1919; datt., 6 pp. (AUSMM, RB, b. 1176, fasc. unico: “Relazione annuale sull'attività dei Reparti dell'Ufficio del C.S.M. della Marina”, 1918): Appendice documentale, n. 3.

<sup>50</sup> Ibidem, pp. 1-2.

<sup>51</sup> Ivi, p. 3.



Fig. 17 – La città e il porto di Durazzo rilevati dalla ricognizione aerea per il Reparto Informazioni dell'Ufficio del capo di Stato Maggiore della Marina, 30 marzo 1917 (AUSMM, RB, b. 1752, fasc. 4, promemoria n. 190)

l'Ufficio Speciale di Investigazioni di nuovo della Direzione Generale di Pubblica Sicurezza soprattutto grazie ai documenti ritrovati nella cassaforte austro-ungarica in occasione del cosiddetto colpo di Zurigo, eseguito al tempo del comandante Ugo Conz da capo dell'Ufficio Informazioni (fig. 3, pag. 10).<sup>52</sup> Per quanto riguardava infine i cosiddetti *lavori speciali*, questi erano consistiti nella redazione e nella stampa di una speciale carta topografica di Venezia-Giulia, Istria e Dalmazia in scala 1:25.000 da parte dell'Istituto Idrografico



Fig. 18 – Il vice ammiraglio Alberto Del Bono, ministro della marina dal 16 luglio 1917 al 23 giugno 1919. Particolarità dell'uniforme sono il taglio a doppiopetto della giacca, sul modello allora in uso nell'Aviazione navale, e i pantaloni bianchi (USMM, Fototeca)

della Marina, nella raccolta di materiali necessari alla redazione di una monografia sulla Spagna, nell'istituzione di bollettini informativi speciali e bisettimanali.<sup>53</sup> Dopo l'armistizio a novembre 1918, era stato quindi smobilitato l'intero servizio radiogoniometrico e avviata la smobilitazione anche dei servizi di polizia militare.<sup>54</sup> In parallelo, era iniziata la smobilitazione anche dei centri di Napoli e di Genova, e la diminuzione del personale in Svizzera e Spagna, anche se erano stati comunque mantenuti i centri di Berna e Madrid, in

<sup>52</sup> Ivi, p. 4.

<sup>53</sup> I numeri del 1917 del «Bollettino crittografico» dell'Ufficio crittografico e radiogoniometrico del IV Reparto dell'Ufficio del capo di Stato maggiore sono in AUSMM, RB, b. 756, fasc. 1 («Servizio crittografico: bollettini relativi. Traffico RT nemico. Nominativi RT militari», 1917). Nello stesso fascicolo sono anche copie della circolare SM83RR del medesimo Ufficio del capo di Stato Maggiore, con i *Nominativi Radiotelegrafici militari* della Regia Marina, in vigore dal 15 febbraio 1917.

<sup>54</sup> Una *Relazione sul Servizio radiogoniometrico italiano della Regia Marina*, del 1919 (datt., 4 pp.) è in AUSMM, RB, b. 1470, fasc. 10 («Servizio R.G. e R.T. e personale addetto», 1919).

funzione rispettivamente per il servizio informazioni militari e antibolscevico. In parallelo, era stato quindi portato a Pola, con estensioni a Trieste e Fiume, il Servizio Informazioni e di Polizia militare di Venezia, con l'istituzione di servizi anche a Sebenico e Zara sulle coste della Dalmazia. A seguire, era stata fornita assistenza alla delegazione italiana alla conferenza di Parigi per la conclusione dei trattati di pace, in occasione della quale era stata istituita anche una speciale linea telegrafica tra il IV Reparto dell'Ufficio del capo di Stato Maggiore della Marina e la delegazione italiana a Parigi.<sup>55</sup> Concludeva la relazione la notizia che proprio l'occupazione di Trieste, Pola e Sebenico avevano permesso alla Regia Marina italiana di venire in possesso di moltissimi documenti della Marina austro-ungarica (*fig. 23*, pag. 46), per il cui studio – allora in corso – era stato creato un servizio apposito con a capo il tenente di vascello italiano Levi Schiff.<sup>56</sup>

## Le relazioni del comandante Bellavita, 1921-1922

Un quadro ampio e particolarmente esaustivo della consistenza e dell'attività del IV Reparto (Ufficio Informazioni) dell'Ufficio del capo di Stato Maggiore della Regia Marina nella Prima guerra mondiale appena terminata è in due documenti molto importanti stesi dal capo dell'Ufficio Informazioni di allora, il capitano di fregata Spiridione Bellavita. Ambedue del periodo 1921-1922, essi per ora sono quanto di più ampio è noto in merito. Dopo la descrizione delle operazioni portate a termine dal medesimo Ufficio Informazioni ancora nel 1915, resa dal vice ammiraglio

Thaon di Revel al momento delle sue dimissioni a ottobre da capo di Stato Maggiore, e dopo la relazione per il 1918 del capo ufficio del medesimo IV Reparto, il capitano di vascello Augusto Capon, questi due documenti – soprattutto il secondo – sono quanto di più dettagliato illustri con dovizia di particolari l'attività lunga e complessa sviluppata dal Servizio Informazioni della Regia marina italiana lungo tutto il periodo.

Il primo documento è del 14 luglio 1921, il giorno che il medesimo Bellavita lo inviò per la seconda volta all'ammiraglio d'armata Giuseppe De Lorenzi, il capo di Stato Maggiore in carica nel breve tempo di permanenza del senatore Eugenio Bergamasco da ministro della Marina. Nonostante le richieste urgenti di reintegro del personale espresse con forza nella lettera d'accompagnamento, un precedente invio sempre a De Lorenzi del medesimo rapporto il precedente 27 giugno era rimasto senza risposta.<sup>57</sup> In forza da tempo all'Ufficio informazioni, Bellavita come ricordato sopra aveva svolto con certezza almeno una missione sulle coste della Siria tra settembre 1911 e novembre 1912, durante la guerra italo-turca.<sup>58</sup> Nella Grande guerra aveva quindi svolto una ulteriore missione importante in Albania, Serbia e Montenegro su nave *Ferruccio* ancora a ottobre 1916, quando a capo del IV Reparto era Ugo Conz da capitano di vascello e ministro della Marina e capo di Stato Maggiore il vice ammiraglio Camillo Corsi (*fig. 3*, pag. 10 e *fig. 10*, pag. 22). Era il momento delle trattative di quest'ultimo con Cadorna e i ministri del Governo per l'abbandono o meno della piazza di Valona e delle collegate possibilità di influire sul controllo dell'intero Mediterraneo dall'imboccatura del canale d'Otranto.<sup>59</sup> A dicembre successivo sarebbe stato il medesimo Corsi ad

<sup>55</sup> AUSMM, RB, b. 1470, fasc. 13 (“Apparecchi telefonici ed impianti di linee per Servizio informazioni”, 1919).

<sup>56</sup> *Ufficio del capo di Stato Maggiore della Marina, Relazione*, cit., pp. 4-5.

<sup>57</sup> Ufficio del capo di Stato Maggiore della Marina, IV Reparto (Ufficio Informazioni), *Promemoria per S.E. il capo di Stato Maggiore, Organizzazione del Reparto e assegnazione del personale*, da Roma, 27 giugno 1921, a firma del capitano di fregata e capo reparto Spiridione Bellavita (AUSMM, RB, b. 1568, fasc. 2): Appendice documentale, n. 4.

<sup>58</sup> AUSMM, RB, b. 239, fasc. 7 (“Rapporto di missione del 1° tenente di vascello Spiridione Bellavita durante la guerra italo-turca”, 1912). Per questo documento, vedi nella prima parte di questo lavoro, l'Appendice documentale n. 2, in BAUSMM, (XXXV) gennaio-marzo 2021, pp. 93, 95-97.

<sup>59</sup> AUSMM, RB, b. 648, fasc. 1, sfasc. n.n. (“Sajada. Missione del *Ferruccio*, comandante Bellavita”, 23 ottobre 1916).

autorizzare l'operazione del cosiddetto "colpo di Zurigo" del 25 febbraio 1917.<sup>60</sup> Tra 1916 e fine 1917 Bellavita era stato a capo del I Reparto (Approntamento e impiego della flotta) dell'ufficio del capo di Stato Maggiore e da lui erano dipese le operazioni della relativa 3<sup>a</sup> Sezione, dedita ai codici e ai cifrari, alla radiotelegrafia, alle trasmissioni in generale e alle relative pubblicazioni.<sup>61</sup>

Dopo la sua prima relazione, tra ottobre e novembre 1921 il IV Reparto di Bellavita si occupò di inviare all'Ufficio storico della Marina diverse serie di traduzioni di documenti austriaci e di documenti italiani provenienti da Venezia necessari alla compilazione della storia della guerra appena trascorsa.<sup>62</sup> Proprio il IV Reparto era stato infatti coinvolto a pieno titolo nella raccolta e nell'organizzazione dei materiali di tutti i tipi (fig. 26, pag. 50-51 e fig. 27, pag. 54) relativi alla condotta e allo svolgimento della guerra, con l'incarico di convogliare all'Ufficio Storico, riavviato da Thaon di Revel nel 1919 (fig. 28, p. 56), sia i documenti italiani, sia appunto anche quelli austro-ungarici. Da questo momento a seguire, tra 1920 e 1928 essi servirono alla redazione dei diciotto volumi della *Cronistoria documentata della guerra marittima 1915-1918* e alla costituzione del relativo fondo d'archivio detto *Raccolta di Base*.<sup>63</sup> Tutto ciò premesso, quasi un anno e mezzo dopo la fine del conflitto la relazione di Bellavita a De Lorenzi del 1921 delineò in maniera esatta lo stato del IV Re-

parto dopo la massiccia smobilitazione successiva al 1919 e che aveva interessato, come detto sopra, anche questo servizio della Marina. Questo documento descrisse – di fatto – l'Ufficio Informazioni appena dopo il momento del suo massimo sviluppo conseguente l'ultimo assetto attribuito all'intero complesso dell'Ufficio del capo di Stato Maggiore dal decreto ministeriale del 24 settembre precedente, prima della firma dell'armistizio con l'Austria-Ungheria il 4 novembre 1918.<sup>64</sup> A seguire, ad agosto 1919 gli studi per un servizio delle informazioni centralizzato e condiviso tra Ministeri della Guerra, della Marina e degli Esteri erano stati avviati da una commissione nominata dal ministro degli Affari Esteri a interim e presidente del Consiglio dei Ministri del momento, Francesco Saverio Nitti. Dopo la successiva circolare ministeriale del 25 agosto 1919, n. 27766, del medesimo Nitti e nonostante il tentativo di abolire l'Ufficio Informazioni della Marina a vantaggio proprio di un servizio informazioni unificato con quello dell'Esercito e sotto la Direzione generale di Pubblica sicurezza del Ministero dell'Interno, il tutto non aveva avuto esiti concreti per l'opposizione decisa del ministro della Marina allora in carica, il contrammiraglio Giovanni Sechi (fig. 29, pag. 58).<sup>65</sup>

L'anno successivo di nuovo il comandante Spiridione Bellavita stese un documento ulteriore, sempre per il vice ammiraglio Giuseppe De Lo-

<sup>60</sup> Per la bibliografia su questa vicenda, vedi la prima parte di questo lavoro, in BAUSMM, (XXXV) gennaio-marzo 2021, p. 75 e nota 5.

<sup>61</sup> *Ufficio del capo di Stato Maggiore della Marina, I Reparto, Relazione sul funzionamento dei servizi dipendenti (1° novembre 1916 – 31 dicembre 1917), il capitano di fregata capo del I reparto Spiridione Bellavita*, post 3 gennaio 1918, datt., 8 pp.; *I Reparto, 3<sup>a</sup> Sezione, Codici e cifrari riservatissimi, questioni di radiotelegrafia, radiotelegrafia, radiogoniometria e pubblicazioni inerenti, segnali, accordi con gli alleati per lo sviluppo dei predetti servizi, 30 novembre 1916 – 31 dicembre 1917*, post 3 gennaio 1918, datt., 14 pp. (AUSMM, RB, b. 1176, fasc. unico: "Relazione annuale sull'attività dei Reparti dell'Ufficio del C.S.M. della Marina", post 3 gennaio 1918).

<sup>62</sup> *Atti dell'Ufficio storico della Marina militare (1913-1990). Inventario*, a cura di E. Graziani e M.R. Mainini, Roma, Ufficio Storico della Marina militare, 2007, p. 172. I documenti relativi sono in AUSMM, Atti dell'Ufficio storico della Marina Militare, classifica B/1 ("Documenti storici. Elementi per la storia della guerra italo-austriaca 1915-1918", 1919-1928), b. 1, fasc. 4 ("Invio delle traduzioni di documenti austriaci dal IV Reparto dello Stato maggiore all'Ufficio storico; elenchi dei documenti trasmessi da Marina Venezia inerenti alla guerra 1915-1918", 1921 febbraio 18 – novembre 28).

<sup>63</sup> *Atti dell'Ufficio storico*, cit., pp. 29-35. Vedi inoltre nella prima parte di questo lavoro, in BAUSMM, (XXXV) gennaio-marzo 2021, p. 76 e nota 6.

<sup>64</sup> DM 24 settembre 1918, "concernente l'ordinamento e la suddivisione dei servizi fra i vari reparti dell'Ufficio del Capo di Stato Maggiore della Marina" (GMM, 52, 21 ottobre 1918, atto n. 764, pp. 1486-1491).

<sup>65</sup> M.G. Pasqualini, *Carte segrete dell'Intelligence italiana 1919-1949*, Roma, Raggruppamento Unità Difesa, 2007, pp. 28-35.

renzi da capo di Stato Maggiore (fig. 30, pag. 58) ma assai più complesso del precedente. La differenza importante rispetto a quest'ultimo è nel fatto che il 30 ottobre 1922, il grande ammiraglio Paolo Thaon di Revel fu nominato ministro della Marina (fig. 31, pag. 60).<sup>66</sup> In questo nuovo quadro di vertice, assai più favorevole di prima al potenziamento del servizio nel suo insieme, il capo dell'Ufficio Informazioni reiterò le precedenti considerazioni sulle carenze di organico e di organigramma, questa volta però nell'ambito di un'analisi molto dettagliata della vicenda della formazione dello Stato Maggiore della Forza armata a partire dall'ultimo ventennio del secolo precedente. A lato di ciò, Bellavita fornì un quadro molto vasto sia delle operazioni svolte dall'Ufficio Informazioni della Marina italiana nella guerra passata, sia dell'organizzazione del corrispondente servizio della Marina austro-ungarica appena sconfitta.<sup>67</sup> Dopo un'introduzione riassuntiva delle norme che dal 1884 a seguire avevano concorso a formare l'Ufficio del capo di Stato Maggiore della Regia Marina, Bellavita scese anche nel dettaglio dell'organizzazione del IV Reparto così come s'era formato nel tempo. Col sottolineare che l'esperienza aveva suggerito di organizzarlo in più Sezioni, nonostante la normativa in merito non lo prevedesse, egli elencò quindi – appena prima della narrazione dello stato del medesimo Ufficio a quella data – tutti i suoi direttori dal 1907 a seguire.<sup>68</sup>

Al momento di questa relazione di Bellavita del 1922, l'articolazione e i compiti del IV Reparto (Ufficio Informazioni) dell'Ufficio del capo di

Stato Maggiore della Regia Marina erano dunque i seguenti:

“a) – Capo Reparto: direzione generale del Reparto – Relazioni eventuali cogli addetti navali esteri – Relazioni coi nostri addetti navali all'estero – Studi – Istituto di guerra marittima – Corrispondenza con autorità estranee all'Ufficio del capo di Stato Maggiore – Amministrazione fondi segreti – Pratiche giudiziarie – Relazioni colla Direzione generale della Pubblica sicurezza, coll'Ufficio Informazioni [del] Regio Esercito e col Ministero degli Affari esteri.

b) – I<sup>a</sup> Sezione: Germania – Svezia – Norvegia – Finlandia – Russia – Austria tedesca – Ungheria – Danimarca – Cina – Giappone – Monografie e situazioni flotte – Revisione documenti austro-ungarici.

c) – II<sup>a</sup> Sezione: Francia – Colonie francesi – Spagna – Portogallo – Belgio – Olanda – Svizzera – Inghilterra – Colonie inglesi – Marina degli Stati Uniti d'America – Monografie e situazioni flotte.

d) – III<sup>a</sup> Sezione: Jugoslavia – Serbia – Montenegro – Albania – Grecia – Bulgaria – Romania – Turchia – Palestina – Arabia – Marine del Sud America – Monografie e situazioni flotte.

e) – IV<sup>a</sup> Sezione: Costruzioni navali – Riviste tecniche – Bilanci – Invenzioni – Disegni – Studi e pubblicazioni tecniche – Biblioteca – Sala disegno – Conservazione e tenuta delle carte ed idrografie.

f) – V<sup>a</sup> Sezione: Raccolta informazioni – Polizia militare delle piazze marittime – Segnalazioni notizie – Corrispondenza con informatori – Amministrazione degli stessi – Archivio I.S. (informazioni segrete) – Cifrari I.S. (alla diretta dipendenza del Capo Reparto).

<sup>66</sup> G. Pisano, “Genesi”, cit., pp. 282-285.

<sup>67</sup> “Comandante Bellavita, Capo Ufficio Informazioni (IV Reparto) – Relazione a S.E. il Capo di Stato Maggiore della Marina. Organizzazione ed attività del Reparto. Riservatissimo. Parti I-II. 1922”; dattiloscritto in due copie, di due parti ciascuna, con tre fascicoli dattiloscritti di elenchi di documenti e di pubblicazioni curate dal medesimo IV Reparto (AUSMM, RB, b. 1637, fasc. 5: “Organizzazione della Marina – Relazione al Capo di Stato Maggiore della Marina”, 25 marzo 1922). Come testimoniato da una nota a mano sul margine della copertina di cartone, il 5 maggio 1925 – quattro giorni prima delle sue dimissioni da ministro della Marina il successivo 9 ottobre – una delle due copie di questa relazione di Bellavita fu versata dal grande ammiraglio Paolo Thaon di Revel all'Ufficio Storico della Marina. Una fotocopia delle sole pp. 1-13 della prima parte sempre di questa relazione è oggi in AUSMM, *Atti dell'Ufficio storico della Marina militare*, Monografie, b. 35, fasc. 169 (*Atti dell'Ufficio storico*, cit., p. 469). Parti del medesimo documento sono anche in AUSSME, fondo SIM, 10<sup>a</sup> Divisione, b. 153 e I3R.194 (M.G. Pasqualini, *Carte segrete*, cit. (2007), pp. 35-39; Eadem, *Breve storia*, cit., pp. 50-56). In C. Rizza, “Casinò, corazzate e casseforti”, RMA, (CLII) giugno 2019, pp. 86-100, note 3 e 10 a p. 99 e note 44-46, 49 a p. 100, il documento in questione è anticipato al 1919.

<sup>68</sup> “Comandante Bellavita”, cit., Parte I, p. 14: Appendice documentale, n. 5



Fig. 19 – Copertina del settimanale *La Lettura* allegato al *Corriere della Sera* dell'1 maggio 1918, utilizzato come base del cifrario 2° (W) per la stazione radiotelegrafica clandestina da attivare a Venezia in caso di occupazione austro-ungarica, giugno 1918 (AUSMM, RB, b. 918, fasc. 1)

g) – Segreteria: Direzione della Segreteria – Biblioteca – Abbonamenti giornali e riviste – Archivio – Spedizione corrispondenza – Pratiche riservatissime – Stampa bollettini e promemoria – Segreteria del Capo Reparto – Gabinetto fotografico (lavori di fotografia e cinematografia) – (Alla diretta dipendenza del Capo Reparto).

h) – Gabinetto fotografico.

i) – Sala disegno.<sup>69</sup>

Scopo ultimo della lunga analisi di Bellavita dei maggiori Servizi Informazioni esteri (quelli di Francia, Stati Uniti, Gran Bretagna Germania, e soprattutto dell'Austria-Ungheria) era, in chiusura della prima parte della sua Relazione e a riprendere le sue stesse affermazioni d'apertura, di sottolineare la necessità di potenziare il Servizio della Marina italiana. Perché, per confronto, a quest'ultimo erano allora assegnati in tutto sette ufficiali, contro i nove di quello della Francia, i 23 degli Stati Uniti, i 10 della Gran Bretagna e i 37 della Germania, il tutto senza contare tutti i rispettivi impiegati civili.<sup>70</sup> Nella seconda parte del suo lavoro, Bellavita esponeva quindi le sue opinioni positive per la costituzione di un *Ufficio informazioni nazionale unificato*, così come – non a caso – era in corso di studio presso il Comando supremo e il Regio Esercito in parallelo.<sup>71</sup>

A valle di queste due testimonianze e soprattutto delle necessità espresse dall'ultima volta in chiaro, la consistenza più ampia dell'Ufficio Informazioni della Marina dopo la Grande guerra e dal tempo della sua istituzione a seguire fu sancita dal nuovo ordinamento dell'*Ufficio di Stato Maggiore* (non più *Ufficio del capo di Stato Maggiore*), così come definito dal decreto ministeriale del 5 marzo 1923 firmato da Thaon di Revel come ministro della Marina.<sup>72</sup> Con questo provvedimento, al IV Reparto fu allora demandata la difesa

costiera e l'organizzazione dei servizi a terra nell'ambito della nuova *Divisione Operazioni*, istituita per l'occasione e comprendente oltre al IV anche i Reparti dal I al III. In questo quadro radicalmente nuovo, l'Ufficio Informazioni fu quindi reso autonomo e organizzato in forma molto più complessa rispetto all'ordinamento precedente, con sei Sezioni, una Segreteria e altro, a tutti gli effetti a recepire quanto evidenziato tre anni prima dal comandante Bellavita come indispensabile soprattutto alla luce delle esperienze della Prima guerra mondiale. Diretto da un capitano di vascello o di fregata, il nuovo Ufficio informazioni della Marina licenziato da Thaon di Revel fu infatti pensato come segue:

“una Segreteria retta da un ufficiale inferiore, una Sezione di raccolta informazioni – Addetti navali all'estero – Controspionaggio – Polizia Militare nelle Piazze Marittime, archivio, informazioni segrete e cifrari relativi, retta direttamente dal capo Ufficio; tre Sezioni rette da ufficiali di vascello per raccolta informazioni da tutte le parti del mondo e compilazione di monografie; una Sezione di informazioni sulle costruzioni navali estere, bilanci, invenzioni, pubblicazioni tecniche, ecc., retta da un ufficiale del Genio navale, e una Sezione per il Diritto Internazionale Marittimo e applicazione dei trattati e delle convenzioni, retta da un ufficiale adatto. Dipendono dall'Ufficio Informazioni un gabinetto fotografico, ed una sala di disegno”.<sup>73</sup>

## Epilogo

Un momento di riforme ulteriori per il servizio delle informazioni navali dell'Italia fu quello

<sup>69</sup> Ibidem, pp. 14-15.

<sup>70</sup> Ivi, pp. 16-17, 168.

<sup>71</sup> Per la bibliografia su questa vicenda, vedi nella prima parte di questo lavoro, in BAUSMM, (XXXV) gennaio-marzo 2021, pp. 73-75 e note 1-3.

<sup>72</sup> M.G. Pasqualini, *Breve storia*, cit., p. 32. Il riferimento è al DM 5 marzo 1923, “che stabilisce l'ordinamento dell'Ufficio di Stato Maggiore della Regia Marina” (GMM, 5, 23 aprile 1923, atto n. 144, pp. 195-197).

<sup>73</sup> DM 5 marzo 1923, “che stabilisce l'ordinamento dell'Ufficio di Stato Maggiore della Regia Marina” (GMM, 5, 23 aprile 1923, atto n. 144, p. 197: “Ufficio Informazioni”).

della costituzione del Servizio Informazioni Militare centralizzato (SIM) a ottobre 1925, a conclusione di un lungo processo di riforma delle tre Forze armate, che aveva portato – tra l'altro – prima alla fondazione della Regia Aeronautica a marzo 1923 e poi soprattutto alla costituzione del relativo Ministero ad agosto 1925.<sup>74</sup> In questo stesso quadro di rinnovamento generale, la Legge n. 981/1925, di poco precedente e con l'ordinamento del cosiddetto nuovo *Alto Comando della Marina*, era stata stesa nell'ambito del Regio Esercito e sottoposta a Thaon di Revel solo l'1 maggio 1925. Fu a causa di essa che il grande ammiraglio si dimise da ministro della Marina il successivo 9 maggio e che da allora al 1929 la carica fu ricoperta ad interim dal capo del Governo, Benito Mussolini.<sup>75</sup> Unificato per effetto del successivo Regio decreto legge n. 1909/1925 e quindi posto alle dipendenze del capo di Stato Maggiore generale, in tutto questo il SIM non riuscì però mai a sostituire completamente il servizio delle informazioni interno alla Regia Marina.<sup>76</sup> In parallelo e poco prima delle dimissioni in questione, sempre su iniziativa di Thaon di Revel ad aprile

1925 fu istituito il Museo tecnico navale a Spezia col Regio decreto n. 659/1925 e appena dopo, col RDL 1032/1925, fu fissato il numero di addetti militari navali presso le rappresentanze diplomatiche italiane all'estero.<sup>77</sup> A dicembre successivo, a dimissioni avvenute, per ottimizzare il coordinamento delle infrastrutture esistenti e, a cascata, il loro servizio anche per l'Ufficio Informazioni, a febbraio 1926 fu istituito il *Centro radio telegrafico autonomo di Roma* della Marina, sempre con Mussolini come ministro ad interim, ma col vice ammiraglio Alfredo Acton come capo di Stato Maggiore (fig. 32, pag. 62). Non a caso, una strutturazione in qualche modo analoga nei servizi delle trasmissioni della Forza armata era già stata tentata al tempo del precedente ordinamento dell'Ufficio del capo di Stato Maggiore, con l'istituzione di un nuovo *Reparto delle Comunicazioni* con apposito ordine del giorno del 4 febbraio 1920, emanato sempre dal vice ammiraglio Alfredo Acton, al tempo del suo primo mandato da capo di Stato Maggiore.<sup>78</sup> A seguire, quindi, sia il nuovo ordinamento dell'Alto Comando della Marina sancito dalla Legge n. 981/1925, sia anche

<sup>74</sup> RDL 30 agosto 1925, n. 1513, "Costituzione del Ministero dell'Aeronautica" (GMM, 19, 18 settembre 1925, atto n. 434, pp. 1195-1200). La struttura del nuovo Ministero fu modificata meno di due anni dopo dal RD 6 febbraio 1927, n. 315, "Sostituzione dell'art. 2 del Regio decreto legge 30 agosto 1925, n. 1513, relativo alla costituzione del Ministero dell'Aeronautica" (GUM, 10, 16 aprile 1927, atto n. 100, pp. 453-454).

<sup>75</sup> L. 18 giugno 1925, n. 981, "Ordinamento dell'Alto Comando della Regia Marina" (GMM, 15, 25 luglio 1925, atto n. 296, pp. 853-858). Sul periodo di Thaon di Revel da ministro della Marina nel primo Governo Mussolini dal 30 ottobre 1922 al 9 maggio 1925 e sulle sue dimissioni, vedi E. Ferrante, *Il grande ammiraglio Paolo Thaon di Revel*, Roma; Ufficio Storico della Marina Militare, (1987), 2018, pp. 167-203 e 288-294, anche per il "Diario storico-documentato delle dimissioni di S.E. il grande ammiraglio Thaon di Revel", steso da Revel stesso e oggi nell'archivio privato della famiglia.

<sup>76</sup> RDL 15 ottobre 1925, n. 1909 ("Unificazione del servizio informazioni militare" (GMM, 23, 8 dicembre 1925, atto n. 539, pp. 1391-1392). Nel 1927 il SIM fu posto in via definitiva alle dipendenze del capo di Stato Maggiore generale appena istituito e fu designato a unificare quelli di Esercito, Marina e Aeronautica (M.G. Pasqualini, *Carte segrete*, cit. (2007), pp. 66-69). Le norme relative a tutto ciò sono le seguenti: RDL 6 febbraio 1927, n. 68, "Istituzione della carica di Capo di Stato Maggiore Generale e relative attribuzioni" (GUM, 4, 4 febbraio 1927, atto n. 28, pp. 290-293); RDL 6 febbraio 1927, n. 69, "Attribuzioni del Capo di Stato Maggiore dell'Esercito, del comandante in 2<sup>a</sup> del Corpo di Stato Maggiore, dei generali comandanti designati d'Armata e del Consiglio dell'Esercito e particolari disposizioni riguardanti lo stato e l'avanzamento degli ufficiali del Regio Esercito" (ibidem, atto n. 29, pp. 294-304).

<sup>77</sup> RD 19 aprile 1925, n. 659, "Istituzione di un Museo tecnico navale nella piazza marittima di Spezia" (GU 23 maggio 1925, n. 119); RDL 24 maggio 1925, n. 1032 ("Fissazione del numero dei Regi addetti militari, navali ed aeronautici presso le sedi delle rappresentanze diplomatiche"; GU 30 giugno 1925, n. 149; GUM, 25 luglio 1925, n. 15, atto n. 281, pp. 802-804).

<sup>78</sup> Ordine del giorno n. 5 del 4 febbraio 1920 del capo di Stato Maggiore per l'istituzione del *Reparto delle Comunicazioni* ("Comandante Bellavita", cit., Parte I, p. 10). Sempre al tempo del primo mandato di Acton da capo di stato Maggiore si deve anche il decreto col quale l'Ispettorato dell'Aeronautica della Regia Marina cessò di far parte dell'Ufficio di Stato Maggiore e costituì un Ufficio principale del Ministero retto da un ufficiale ammiraglio o da un capitano di vascello ("Decreto ministeriale in data 29 novembre 1920, che varia l'ordinamento degli uffici dell'Amministrazione centrale della Marina"; GUM, 46, 7 dicembre 1920, atto n. 1041, pp. 1812-1813).

l'istituzione del Comando in capo delle Forze navali a luglio sempre 1925, col Regio decreto n. 659/1925 le due stazioni radiotelegrafiche trasmettenti di S. Paolo e Centocelle e quelle riceventi di Monte Rotondo e Torre Chiaruccia furono poste in maniera organica alle dipendenze tecniche e amministrative della Direzione generale armi e armamenti navali dello Stato Maggiore, a costituire – appunto – l'organo centrale radiotelegrafico della Forza armata.<sup>79</sup>

Due anni dopo sempre la Legge n. 981/1925 per la Marina, il Regio decreto legge n. 70/1927 confermò l'attribuzione del Servizio Informazioni Militare direttamente alle dipendenze del Capo di Stato Maggiore dell'Esercito in quanto figura al comando anche del Corpo di Stato Maggiore generale.<sup>80</sup> Nonostante tutto questo, due anni dopo ancora, un *reparto informazioni* dello Stato Mag-

giore della Marina esisteva nel 1927, anche se con una articolazione e una consistenza a quella data ritenute non sufficienti. Come tale è infatti descritto dall'ammiraglio Franco Maugeri nelle sue memorie di poco successive alla sua lunga esperienza nella Seconda guerra mondiale e in tale ambito (*fig. 33*, pag. 64). Proprio questi vi aveva infatti prestato servizio per due anni tra 1927 e 1929 a capo della Sezione britannica, giapponese e americana in qualità di esperto di inglese, quindici anni prima della sua nomina a capo del Servizio Informazioni Segrete (SIS) il 24 maggio 1941.<sup>81</sup>

Fu a partire dall'esperienza in questo suo incarico iniziale, in una organizzazione oramai lontana dalle esperienze precedenti e in particolare da quelle della Prima guerra mondiale, che nel conflitto successivo egli condusse il SIS della Regia Marina con ancora una nuova struttura (*fig. 34*, pag. 65).

<sup>79</sup> FOM 19 dicembre 1925, art. 2, "Centro r.t. autonomo di Roma" (GUM, 27, 1925, Suppletiva, atto n. 639, p. 1729). L'altro riferimento è a quanto emanato col Foglio d'ordini del 29 luglio 1925, "Istituzione del Comando in capo delle Forze navali" (GUM, 28 agosto 1925, n. 17, atto n. 386, pp. 1035-1036).

<sup>80</sup> RDL 6 febbraio 1927, n. 70, "Ordinamento e ripartizione in uffici del Comando del Corpo di Stato Maggiore e particolari attribuzioni del comandante in 2° del Corpo di Stato Maggiore e dei Generali comandanti designati d'Armata" (ivi, atto n. 30, pp. 305-308), art. 2: "Il Comando del Corpo di Stato Maggiore si compone dei seguenti uffici:

1° alla diretta dipendenza del Capo di Stato Maggiore dell'Esercito: a) segreteria e personale di Stato Maggiore; b) operazioni (comprese le «colonie»); c) addestramento; d) servizio informazioni militare; e) ufficio storico. 2° alla dipendenza del comandante in 2° del Corpo di Stato Maggiore: f) mobilitazione (compreso il «Bollettino di mobilità»); g) servizi; h) trasporti" (ivi, p. 306).

<sup>81</sup> F. Maugeri, *From the Ashes of Disgrace*, New York, Victor Rosen, 1948, p. 30: "On May 24, 1941, on the twenty-six anniversary of our entry in the First World War, I assumed a new role. I was appointed director of SIS – *Servizio Informazioni Segreto* [sic!] or Secret Information Service, the intelligence branch of the Italian Navy. [...] Intelligence work was not altogether new to me. I had a two year tour of duty with SIS in 1927-29 as Chief of the British, Japanese and American Section. At that time it was the Cinderella of the Service. In 1927 our entire Naval Intelligence consisted of ten officers and some twenty enlisted men. Nor did it compensate for its small numbers by superior skill. There was no systematic collection of information. We had no agents in any foreign country. Nor had we funds or methods for training men in the art of gathering naval information. We depended almost entirely upon sporadic scraps tossed to us by our various naval attachés and upon the news of ship movements we came upon in the pages of foreign newspapers. Actually we were little more than a glorified, gold-braided clipping bureau. During that first tour of duty in 1927 I did succeed, however, in installing one innovation that has proven its worth and is still being employed by us. To be sure, there was nothing original about it. I simply borrowed it – from the Americans. I had our naval attaché in Washington obtain the classification system used by the United States Navy in breaking down and cataloging all types of naval information. This may seem very elementary, and so it was, but the Italian Navy was quite innocent of any knowledge of it. This despite the fact that Mussolini never tired of boasting that our armed forces were the most «modern» and progressive in the world". Molto più breve e privo di alcuni dettagli importanti è il medesimo ricordo in Id., *Ricordi di un marinaio. La Marina italiana dai primi del Novecento al secondo dopoguerra nelle memorie di uno dei suoi capi*, Milano, Mursia, 1980, pp. 51-52: "Il 24 maggio [1941] assunsi l'incarico di capo del servizio informazioni dello stato maggiore, al quale ero stato designato fin fa febbraio. [...] Il reparto informazioni non mi era completamente nuovo perché [...] vi ero stato destinato nel 1927 per poco più di un anno. A quell'epoca il reparto informazioni era, si può ben dire, la cenerentola dello Stato Maggiore: eravamo in tutto e per tutto una decina di ufficiali e una ventina tra sottufficiali e graduati; i fondi erano modestissimi; pochissimi gli agenti fuori d'Italia. Le nostre fonti principali, se non le uniche, erano i rapporti degli addetti navali sui quali il reparto aveva giurisdizione; qualche aiuto veniva dallo spoglio dei giornali e delle riviste straniere specializzate per la Marina".



## Appendice documentale

### Abbreviazioni

FOM	Foglio d'Ordini della Marina Militare
GU	Gazzetta Ufficiale del Regno d'Italia
GMM	Giornale Militare per la Marina
GUM	Giornale Ufficiale della Marina militare e mercantile

I. "Relazione a S.E. il ministro e sue determinazioni. Promemoria presentati a S.E. il capo di Stato Maggiore", il vice ammiraglio Paolo Thaon di Revel, post 1 ottobre 1915.

*Descrizione al ministro e capo di Stato Maggiore della Marina, il vice ammiraglio Camillo Corsi, sulle operazioni in guerra svolte fino ad allora dal "Servizio delle informazioni" e dai competenti Reparti dell'Ufficio del capo di Stato Maggiore in merito ai cifrari, segnalazioni, servizio postale e censura postale. Dattiloscritto, con correzioni autografe (USSMM, RB, b. 351, fasc. 4, pp. 101-106, 109-112).*

[p. 101]

### "VII SERVIZIO DELLE INFORMAZIONI

MONOGRAFIE SU MARINE ESTERE – Fino all'aprile del 1913, per servizio delle informazioni si disponeva soltanto di 10.000 lire annue, assolutamente insufficienti per avere a disposizione buoni informatori. Perciò l'azione dell'Ufficio consisteva, più che altro, nel raccogliere le notizie di maggiore interesse militare, mediante lo spoglio delle migliori pubblicazioni tecniche, riviste e giornali.

Alle notizie così ottenute, si aggiungevano quelle che pervenivano per l'interessamento di alcuni nostri Consoli, e per il patriottico concorso di Italiani residenti all'estero; in virtù del quale si raccoglieva specialmente materiale nei riguardi dell'Austria.

Nell'aprile del 1913 si attivavano altresì relazioni dirette con lo Stato Maggiore della Marina germanica per lo scambio di informazioni riguardanti la Francia e l'Inghilterra; queste relazioni continuarono amichevolmente fino all'inizio della Grande guerra.

Nel 1913 l'assegno per il servizio d'informazioni segrete fu portato a 50.000 lire, e successivamente nel 1914 a lire 100.000: si poté così cominciare a organizzare il servizio di informazioni a pagamento. Per l'anno in corso [1915] si dispone di lire 200.000.

[p. 102]

Nel 1913 si è pubblicata la monografia relativa alla Francia, che si compone di un volume e di un allegato, e comprende la zona costiera fra il nostro confine ed il confine spagnolo: vi è annesso un fascicolo – edizione 1915 – che tratta della Corsica, e non è ancora distribuito. Inoltre si sono riuniti appunti monografici sull'Algeria e Tunisia, che potranno essere ampliati mediante nuove informazioni da raccogliere in quelle regioni.

Sulle basi della vecchia monografia relativa all'Austria-Ungheria – edizione 1909 – si è pubblicata la nuova edizione 1914 in cinque volumi, che può dirsi comprende tutto ciò che può interessarci nei riguardi militari di quello Stato. A complemento della monografia fu anche pubblicato un album delle vedute della costa, e due fascicoli relativi, uno alla piazzaforte di Pola, l'altro alla flotta Austro-ungarica.

Nel settembre c.a. [1915] si sono riunite in un fascicolo a stampa, tutte le notizie che si posseggono sulla Grecia, con l'istituzione di un Addetto militare ad Atene, al quale sono stati assegnati i fondi necessari, e con la cortese

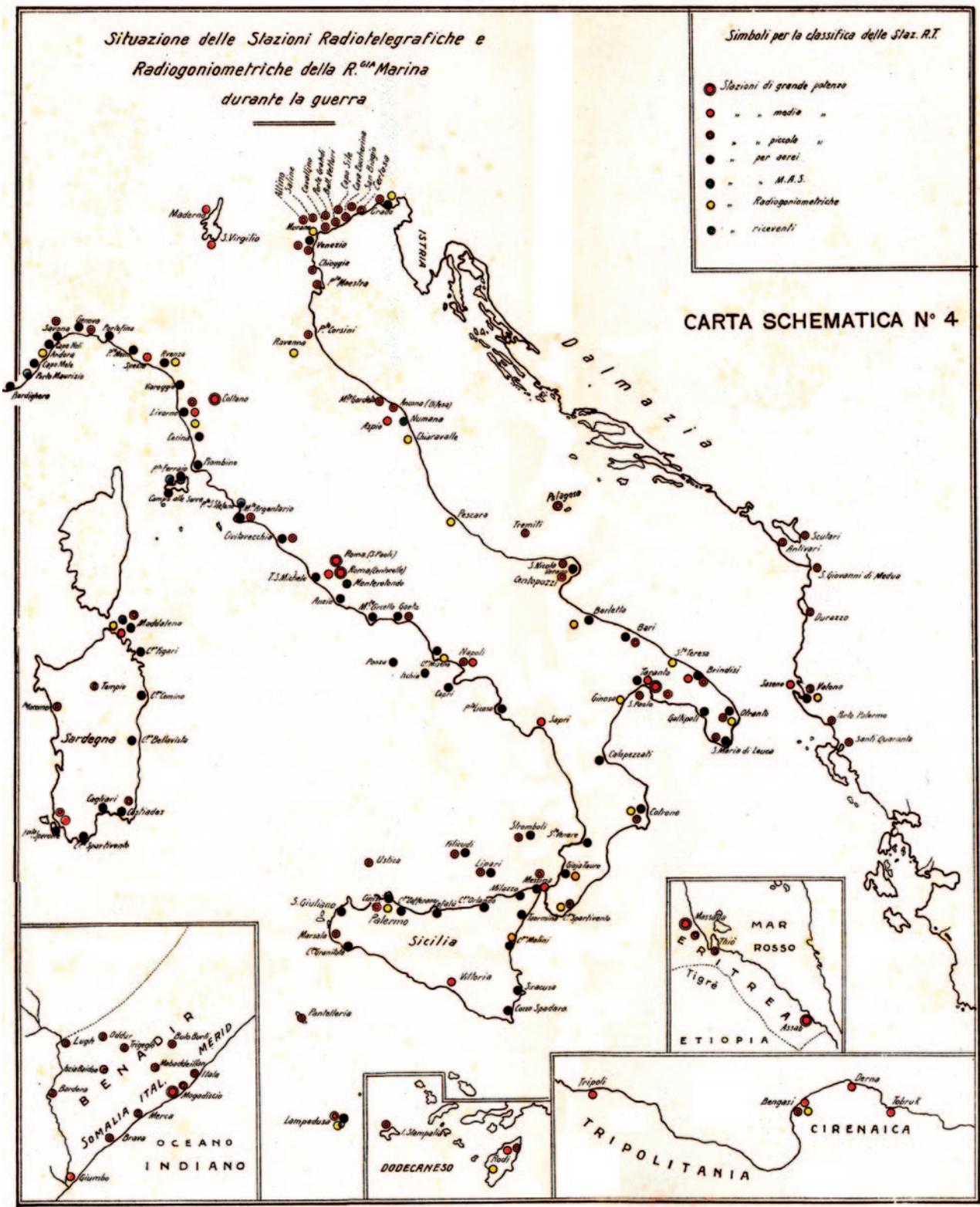


Fig. 21 – La rete radiotelegrafica e radiogoniometrica della Regia Marina alla fine della Grande guerra, 1918 (da *Cronistoria documentata*, cit., 1919-1933, Coll. 1, fasc. 4)

prestazione dell'Ammiragliato inglese, si spera di ampliare le notizie raccolte, per ricavarne poi, a suo tempo, una completa monografia.

Per le perdite di territori subite dalla Turchia dopo la guerra balcanica, e specialmente per il grande rafforzamento delle difese dei Dardanelli, del Bosforo e di altri punti delle coste turche, dovute, in gran parte, all'opera energica degli ufficiali germanici dirigenti le operazioni contro gli alleati, non erano più sufficienti né esatte le esistenti pubblicazioni sulla difesa della Turchia: perciò si è dato nuovo impulso alla raccolta di notizie, interrogando alcuni italiani rimpatriati dalla Turchia, causa delle attuali circostanze politiche, e raccogliendo tutto ciò che fu possibile avere dalla Marina inglese, ed anche, in minor misura, da quella Francese.

Ora si sta coordinando questo materiale, per procedere – appena possibile – alla compilazione di una raccolta di appunti monografici anche su quello Stato.

Naturalmente, la necessità di mantenerci sempre al corrente delle notizie obbliga ad un continuo vigile lavoro, senza del quale le monografie presto perderebbero il loro valore. Per raccogliere impressioni sulla attuale guerra, da un centro in cui fosse agevole ricevere notizie da ogni fonte, fu mandato a Berna, ove trovasi tutt'ora, il comandante Bonamico. Egli di là in – [p. 103] via regolarmente interessanti relazioni di carattere politico-militare.

INFORMAZIONI SEGRETE – Dopo lo scoppio della Grande guerra, ed a misura che si accentuava la possibilità di un eventuale conflitto coll'Austria, si è seguito con la massima attenzione, quanto si effettuava man mano ad ulteriore difesa della sponda orientale adriatica.

All'uopo si è intensificato il servizio degli informatori; e si sono anche utilizzati i periodici viaggi sulla costa austriaca dei piroscafi della Società «Puglia»: alcune linee sovvenzionate che questa Società esercitava in Adriatico furono mantenute con lo scopo preciso di poter seguire quanto accadeva sulla costa austriaca. Si raccolsero così utili notizie su nuove batterie, costruzioni, sbarramenti, rotte libere di accesso, stazioni di vedetta, etc., materiale tutto oggi aggiunto alla monografia Austria-Ungheria e che l'esperienza ha, in massima parte, confermato come esatto.

I mutamenti nella difesa furono in qualche caso radicali, come per esempio, l'abolizione delle linee di ginotti nei porti militari austro-ungarici, e gli sbarramenti di torpedini rafforzati da tubi lanciasiluri subacquei costieri.

La dichiarazione di guerra dell'Italia portò alla costruzione di nuove opere e di nuove difese, e ad uno stato di guerra vero e proprio sulle coste adriatiche, con l'attuazione del piano di difesa certo da lungo tempo contro di noi preparato.

Preoccupazione principale del nostro nemico fu naturalmente la più strenua difesa della penisola istriana, non solo con gli sbarramenti formidabili del Carso, ma con l'armamento di quasi tutta la costa, specialmente nel golfo di Trieste e nel Quarnero.

A tali lavori si rivolse speciale attenzione, valendosi di ogni mezzo possibile; ed utilissimo fu soprattutto l'interrogatorio di tutti i profughi affluenti in Italia fino a questi giorni, dalle cui frammentarie e distaccate deposizioni si è potuto integrare abbastanza bene lo stato reale delle cose.

I lavori di rafforzamento austro-ungarici per la guerra contro l'Italia possono sostanzialmente ritenersi ora ultimati; ultimato si può dire, allo stesso tempo, l'esito e l'interrogatorio dei profughi, ed aggiornata la [p. 104] monografia.

Non per questo, però, può considerarsi ultimato il servizio delle informazioni, giacché, a parte ulteriori importanti notizie, come quelle relative all'arrivo di dirigibili dalla Germania, all'ubicazione dei loro hangars, al montaggio di nuovi sommergibili, ecc., occorre seguire ogni espressione di concetto direttivo, ed i particolari di eventuali mutamenti di quegli apparecchi bellici che ne sono facilmente suscettibili: ad esempio, gli sbarramenti, le costruzioni, e le rotte di sicurezza. Ciò in condizioni senza dubbio, difficilissime: privi di dirette comunicazioni, e vincendo la rigorosa vigilanza della polizia austriaca notoriamente ottima.

Appunto per questo scopo è stato istituito in Svizzera un piccolo Ufficio di informazioni segrete, che già da tempo funziona regolarmente; e si stanno ora cercando nuovi agenti, per mantenere tra la Svizzera e l'Austria ininterrotte comunicazioni.

Inoltre, con qualche persona animosa e fidata si sta concretando di stabilire una comunicazione periodica e rapida con la costa istriana a mezzo di autoscafi.



Fig. 22 – La nave da battaglia *Leonardo Da Vinci*, persa nel porto di Taranto il 2 agosto 1916 a causa di un'esplosione interna, forse dovuta all'azione di agenti austro-ungarici (USMM, Fototeca)

**CONTRO SPIONAGGIO** – In tempi normali, per questo servizio l'Ufficio si serviva specialmente delle informazioni date dalla Direzione generale della Pubblica Sicurezza; non potendo falciarsi gli scarsi fondi disponibili per spese segrete, allo scopo di impiegarli quasi totalmente nel servizio di informazioni, che maggiormente interessava per la raccolta di notizie occorrenti ai fini dell'Ufficio.

Un servizio di contro-spionaggio era tuttavia istituito presso i Comandi in capo dei Dipartimenti e presso il Comando della Piazza Marittima della Maddalena, però con fondi molto limitati.

Nell'aprile 1914 fu sottoposto all'esame di S.E. il ministro un progetto di legge contro lo spionaggio, che basandosi su quanto in materia vigeva in Inghilterra ed in Germania, aveva lo scopo di provvedere alla scarsa efficienza delle nostre leggi, assai più liberali di quelle delle altre nazioni.

Nell'agosto dello stesso anno, per le ripetute e concordi informazioni che da varie fonti giungevano, sul gran numero di stranieri sospetti di spionaggio esistenti in Italia, si fece presente a S.E. il ministro la assoluta necessità di provvedere con la legge suddetta, che però non è ancora – [p. 105] ra integralmente in vigore.

L'organizzazione del servizio germanico e austriaco è più antica e dispone di fondi ingenti; ma la vera superiorità del servizio informazioni di queste due nazioni consiste nelle provvide leggi e nella qualità degli agenti, che da noi si possono reclutare solo nelle classi inferiori, mentre in quegli Stati si trovano elementi della borghesia, dell'alta società e della diplomazia che si prestano spontaneamente a tale servizio.

Date le relazioni politiche in cui ora ci troviamo rispetto alla Germania, riesce facile ai cittadini germanici, ancora numerosi in Italia, raccogliere ed inviare notizie; mentre l'internamento in località appartate in Austria degli italiani e degli italianizzati, e lo sgombrò [sic!] di buona parte della popolazione civile dalle zone di guerra, rende oltremodo difficile e pericoloso ogni tentativo di comunicazione, con le località che maggiormente ci interessano sotto il punto di vista militare.

È indiscutibile, che lo spionaggio esiste nel nostro paese, e benché diminuito dalla maggiore sorveglianza della Pubblica Sicurezza, è sempre grave ed esteso. Così è provato, che si fanno segnalazioni col nemico dalla costa;

si sospetta che esista qualche stazione R.T. clandestina; ed è noto che numerosi agenti italiani, maltesi, spagnuoli, greci e persino cinesi, sono stati inviati in Italia per raccogliere informazioni.

In questo momento, le notizie che più sembra interessino gli agenti austro-ungarici in Svizzera, si riferiscono ad arrivi e partenze di grossi piroscafi dai nostri porti, evidentemente allo scopo di predisporre attacchi di sommergibili.

Per meglio garantirci a riguardo, si è istituito a Venezia un vero Ufficio di contro-spionaggio, sotto la sorveglianza diretta del Comando in Capo, che già funziona regolarmente; inoltre alcuni agenti lavorano direttamente in Svizzera, per conto dell'Ufficio Informazioni.

Intanto, mercé il continuo contatto con la Direzione generale della Pubblica Sicurezza si è ottenuta una sorveglianza più vigile, specialmente al confine della Svizzera, attraverso la quale si compie vasta opera di spionaggio.

[p. 106]

**VIGILANZA SOMMERGIBILI E RIFORNIMENTO CLANDESTINO DI QUELLI DEGLI IMPERI CENTRALI** – Le informazioni urgenti telegrafiche relative ad avvistamento di sommergibili nel Mediterraneo, inviate dalle Autorità della Regia Marina, dalle Capitanerie ed Ufficiali di Porto e dai Semafori, nonché dai Regi Consoli all'estero sono controllate nei limiti del possibile, e pubblicate in apposito bollettino giornaliero. Questo s'invia agli Addetti navali delle Potenze alleate, al Comando in Capo dell'Armata, ai Comandi in capo della I e II Squadra, ai Comandi in Capo di Venezia e Taranto, all'ufficiale ammiraglio presso il Comando Supremo ed alla Missione inglese presso lo stesso, nonché alla Direzione generale dell'Istituto Nazionale delle Assicurazioni.

Le notizie che hanno carattere di urgenza vengono subito telegrafate alle Autorità interessate, compreso il comandante Grassi a Malta.

Dopo lo scoppio della Grande guerra si è andato organizzando ed intensificando in Mediterraneo, uno speciale contrabbando pel rifornimento clandestino dei sommergibili tedeschi ed eventualmente austriaci. È risultato quindi indispensabile, istituire un'ampia rete di informazioni sia per mezzi dei regi Consoli, sia di agenti segreti; la quale comprende la Spagna in genere, ed in particolare le coste spagnuole del Mediterraneo e le isole Baleari, e tutta la Grecia. Può dirsi che in Grecia i rifornimenti clandestini si effettuano con la connivenza della popolazione e delle stesse Autorità locali: da quelle coste, il contrabbando si irradia nell'Arcipelago e sul litorale dell'Asia Minore.

Il servizio di informazioni in Grecia, ed in particolar modo nei paraggi di Corfù e delle isole Ionie, fu organizzato per mezzo del tenente di vascello Angeli, che è di recente rimpatriato. Il Comando in capo dell'Armata vi ha provveduto a mezzo di navi minori, ma con scarsi risultati.

In Spagna, oltre che del servizio disimpegnato dalle Autorità Consolari, l'Ufficio si vale dell'opera di un agente segreto, il quale si trova attualmente alle Baleari.

Tutte le notizie che si raccolgono su tale argomento, vengono riunite e pubblicate ad intervalli sotto forma di riassunto schematico, in modo da poter dare un concetto generale delle stazioni clandestine nelle quali i sommergibili nemici attingono i loro rifornimenti. Tale riassunto è comunicato a tutte le Autorità, che possono avere interesse a conoscerlo.

[p. 107]

## VIII VARIE

[...]

[p. 109]

**CIFRARI SEGRETI (S.M. 56 RR – Edizione 1915)** – Il Codice R.T. Edizione 1910 non fece buona prova; durante la guerra italo-turca cadde in disuso, e si adoprarono in sua vece il Vocabolario telegrafico, ed il Cifrario M.I. in unione ai cifrari speciali fra le varie Autorità.

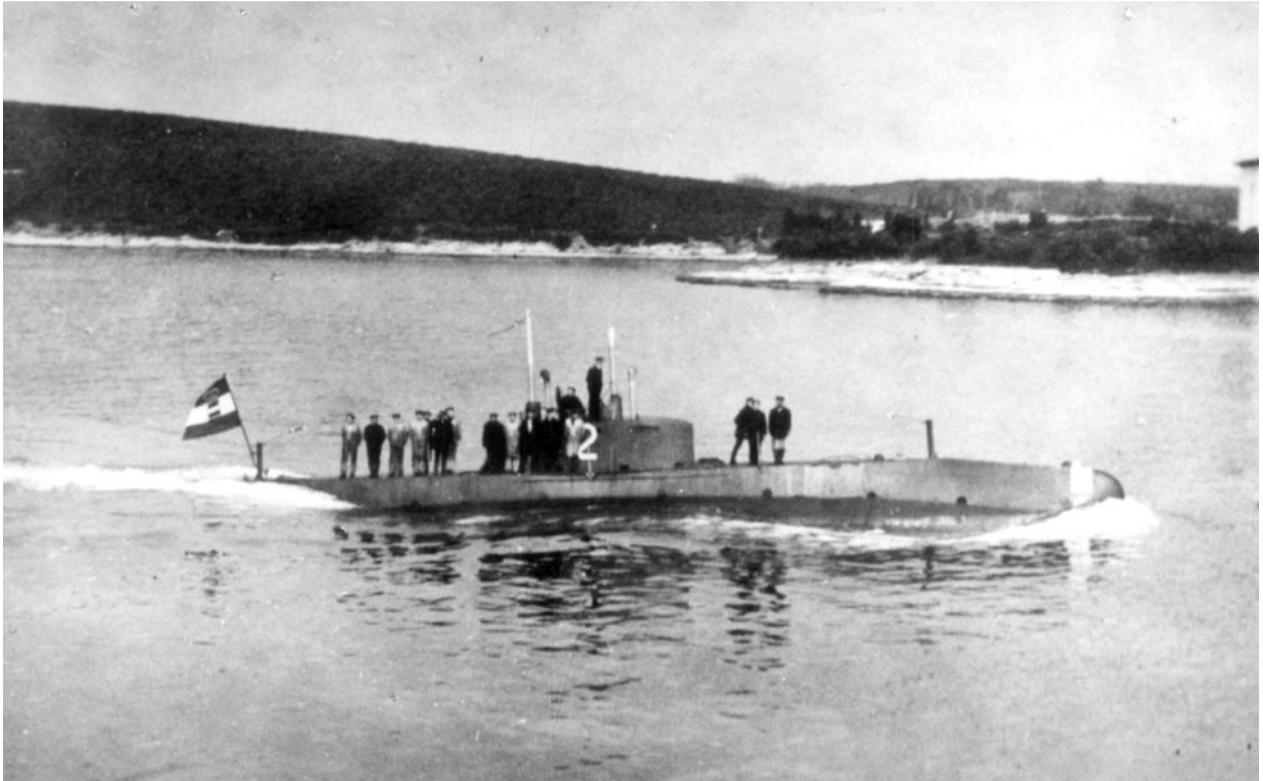


Fig. 23 – Il sommergibile austro-ungarico U 12. Il 21 dicembre 1914 silurò, nel Canale d'Otranto, la moderna nave da battaglia monocalibro francese *Jean Bart*, danneggiandola. Il sommergibile andò in seguito perduto, davanti a Venezia il 12 agosto 1915, su un campo minato italiano (USMM, Fototeca)

L'appunto maggiore mosso a tale Codice, fu quello che nella trasmissione dovevano usarsi gruppi di lettere in luogo di numeri, mentre che – per parere unanime dei competenti – la ricezione dei radiotelegrammi composti con gruppi di cifre è di gran unga più agevole. L'impiego dei numeri, infatti – specie se composti da gruppi che abbiano sempre lo stesso numero di cifre – offre il modo di accoppiare alla celerità della trasmissione il ritmo, tanto prezioso al radiotelegrafista per raggiungere una buona ricezione, ancorché essa sia resa difficile da cause perturbatrici.

Il capitano di corvetta R.N. Corridori Paolo ebbe incarico dallo Stato Maggiore di compilare il nuovo Codice, e nel novembre 1914 presentò il suo lavoro, frutto di non comune competenza e di tenace assiduità: La stampa fu rapidamente condotta a termine, e nell'aprile del corrente anno poco prima della guerra poté essere effettuata la distribuzione del nuovo Codice R.T., che rappresenta quanto di più riservato attualmente possediamo. Tale pubblicazione, che sembra utilmente impiegata dalle nostre Forze navali, sarà via via perfezionata coi suggerimenti della pratica esperienza.

---

VOCABOLARIO TELEGRAFICO (S.M. 20 RR) – Nella fondata presunzione, che il Vocabolario telegrafico sia da tempo in possesso del nemico, e che malgrado chiavi e serie segrete sia possibile l'interpretazione dei telegrammi con esso cifrati, si attende alla costituzione dei gruppi di cifre per assicurarne nuovamente la riservatezza.

[p. 110]  
[...]

SERVIZIO POSTALE REGIE NAVI – Allo scopo di impedire, che un paziente spoglio della corrispondenza diretta al personale imbarcato desse modo di stabilire la dislocazione ed movimenti del naviglio, venne a suo tempo stabilito – d'accordo col Ministero delle Poste e Telegrafi – che all'atto della mobilitazione si sarebbero costituiti due Uffici di Posta Militare, uno a Venezia e l'altro a Brindisi, incaricati di ricevere la corrispondenza alle Navi e di provvedere al suo inoltro a destinazione. In pari tempo si inizierebbe il servizio postale su tutte le Regie Navi. Questi provvedimenti sono stati, a suo tempo, regolarmente attuati con risultati soddisfacenti. [p. 111]

Per uso dei militari si è istituita apposita cartolina in franchigia disponendo che un congruo deposito si trovi sempre presso gli uffici postali di Brindisi e di Venezia per le necessarie distribuzioni.

Le pratiche esecutive concernenti questi servizi sono state delegate agli «Affari Generali».

---

CENSURA POSTALE – Un servizio che, pur non avendo un'attinenza diretta con la preparazione alla guerra, può tuttavia avere un'importante influenza sull'andamento delle operazioni belliche, è quello della censura epistolare. Perciò, sin dal tempo di pace, si era rivolta particolare attenzione alla sua organizzazione, ed a tempo opportuno, in accordo col Comando del Corpo di Stato Maggiore e col Ministero delle Poste e dei Telegrafi si sono concretate le disposizioni necessarie al suo efficace funzionamento.

In base ad essa, appena indetta la mobilitazione, la censura postale doveva essere istituita simultaneamente in tutte le provincie del regno; concentrandosi a Bologna la corrispondenza da e per l'estero, mentre nei capoluoghi di provincia sarebbero affluite le corrispondenze dirette nell'interno del Regno.

All'atto della mobilitazione, però, non fu possibile applicare la censura nel modo stabilito, per mancanza del numero occorrente di ufficiali censori. In vista della necessità di assicurare questo servizio fin dall'inizio delle ostilità, fu allora prospettata al Ministero delle Poste, la convenienza di provvedere con censori civili opportunamente scelti, limitando il servizio al litorale adriatico, nonché alle Piazze forti di Taranto e Messina.

Ma in merito a questo programma esprimeva parere contrario S.E. il ministro delle Poste, ritenendo che la censura applicata a tutte le provincie dell'Adriatico avrebbe reso malagevole il funzionamento postale, e sarebbe stata causa di grave danno al commercio. La censura quindi venne applicata alle sole Piazze marittime, e cioè a: Spezia, Maddalena, Gaeta, Messina, Taranto, Brindisi, Porto Corsini e Venezia.

Gli inconvenienti sorti all'inizio vennero presto eliminati, aumentando il numero dei censori, e scegliendoli, per mancanza di ufficiali, fra le persona [sic!] che offrivano serie garanzie di moralità ed attitudine. [p. 112]

Inoltre, considerato che la censura, applicata alle sole città, non avrebbe impedito, che i malintenzionati potessero servirsi degli uffici postali situati nei paesi limitrofi per la trasmissione delle loro lettere, si interessarono i vari Comandi militari a prendere accordi con l'Autorità politica, per intensificare la sorveglianza delle persone sospette e censurare la loro corrispondenza anche presso gli uffici summenzionati.

Recentemente, il Ministero degli Esteri richiese l'esenzione dalla censura per tutte le corrispondenze ufficiali delle Autorità Diplomatiche e Consolari, in analogia a quanto viene praticato attualmente presso gli altri Stati.

Si è però ritenuto necessario conservare alle supreme Autorità Marittime nelle Piazze Forti, il diritto di censura su queste corrispondenze, disponendo tuttavia che essa venga praticata, nei soli casi in cui si abbiano *fondati sospetti*.<sup>1</sup> Comunicazioni in tal senso sono state fatte a S.E. il ministro delle Poste ed a S.E. il ministro degli Affari Esteri.”

---

<sup>1</sup> Sottolineato nell'originale.

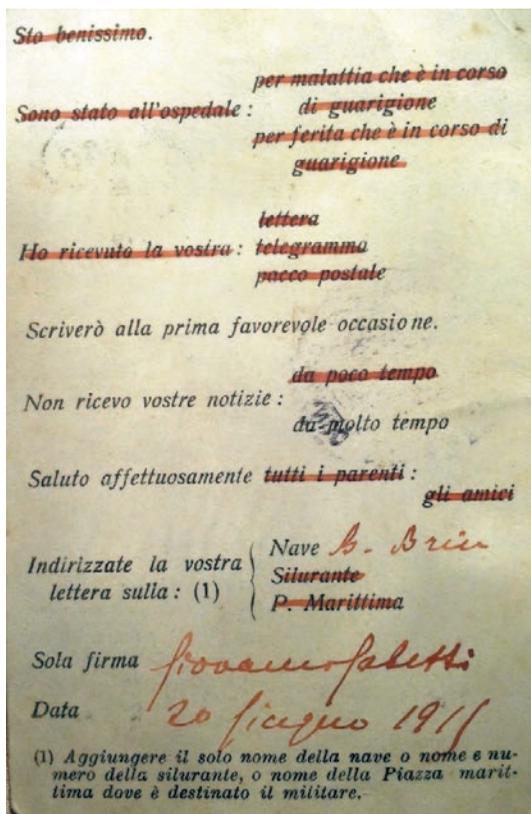


Fig. 24 e fig. 25 – Cartolina postale prestampata in uso nella Regia Marina durante la Grande guerra, realizzata allo scopo di evitare qualsiasi possibile divulgazione involontaria di informazioni riservate, Nave Brin, 1915 (USMM, Fototeca)

2. Il capo di Stato Maggiore della Marina, viceammiraglio Thaon di Revel, 14 giugno 1915, prot. 15110, al contrammiraglio Lorenzo Cusani Visconti, Servizio Informazioni (AUSMM, RB, b. 453, fasc. 3: "Varie 1915. Consegne di massima Servizio Informazioni. Corrispondenza ufficiosa").

Ministero della Marina  
Ufficio del capo di Stato Maggiore

Roma, addì 14 giugno 1915  
N. di protocollo 15110

Oggetto: Servizio Informazioni

All'ammiraglio Lorenzo Cusani Visconti – Sottocapo di Stato Maggiore della Marina presso il Comando Supremo del Regio Esercito.

Poiché questo Ufficio Centrale è maggiormente in grado di vagliare esattamente le informazioni in base a tutte le precedenti notizie e con i maggiori mezzi che esso ha a disposizione, e poiché, d'altra parte, è bene, allo scopo di evitare confusioni, che le informazioni emanate dalla Regia Marina alle varie Autorità partano tutte dallo stesso Ufficio, pregherei V.S. disciplinare questo servizio nel modo seguente:

1°) – Tranne che per quelle notizie direttamente interessanti il Regio Esercito e per quelle aventi carattere di urgenza che potranno essere direttamente subito trasmesse sia al Comando Supremo del Regio Esercito che al Comando in Capo di Venezia oltre che a Roma, i bollettini della Marina compilati presso l'Esercito operante dovrebbero essere "s o l t a n t o" comunicati a questo Ufficio, il quale, vagliate le singole notizie, provvederà alla loro ulteriore diffusione.

2°) – I bollettini dovrebbero essere, possibilmente, distinti in quattro gruppi:

1°) Notizie sulla flotta ed i mezzi aerei.

2°) Informazioni sul Nord Adriatico (Golfo di Trieste e Quarnero).

3°) Informazioni sul Sud Adriatico (da Lussin escluso a Otranto).

4°) Informazioni riguardante l'Esercito.

3°) Occorre che sia sempre indicata la fonte dalla quale provengono le informazioni, con un giudizio sommario sulla sua attendibilità. Ciò anche perché gran parte dei vecchi informatori trovando- / si ora nel Friuli, da molti di essi saranno ripetute notizie già anteriormente date.

Ora è evidente che una ripetizione ha valore di conferma solo allorquando la fonte è diversa.

Nel mentre prego la V.S. di compiacermi impartire istruzioni nel senso indicato, esprimo il mio vivo compiacimento per l'opera attiva ed intelligente spiegata nell'organizzare tale servizio sul cui regolare funzionamento faccio fermo assegnamento.

IL VICE AMMIRAGLIO  
Capo di Stato Maggiore  
Revel<sup>2</sup>

<sup>2</sup> A penna, autografo.



Fig. 26 – Carta topografica con la posizione della stazione radiotelegrafica e del gasometro di Atene, prodotta dall'Ufficio del capo di Stato Maggiore della Marina, Reparto Informazioni, e pubblicata nel Promemoria n. 236, 12 maggio 1917 (AUSMM, RB, b. 1752)



3. "Relazione sull'attività del IV Reparto durante l'anno 1918", il capitano di vascello capo del IV Reparto Augusto Capon, al capo di Stato Maggiore della Marina e comandante in capo delle Forze navali, il vice ammiraglio Paolo Thaon di Revel, da Roma, 31 marzo 1919; 5 pp., dattiloscritto (USMM, RB, b. 1176, fasc. unico, sfasc. n.n.).

[p. 1]

## “UFFICIO DEL CAPO DI STATO MAGGIORE DELLA MARINA

### RELAZIONE SULL'ATTIVITÀ DEL IV REPARTO DURANTE L'ANNO 1918

L'anno 1918 costituisce un periodo di intensa attività per l'Ufficio Informazioni. Le condizioni nelle quali versava il Paese dopo il disastro<sup>3</sup> di Caporetto rendevano più difficile e delicato il suo lavoro, sia per quanto si riferisce alle informazioni sul nemico, che per il Servizio di Controspionaggio e di Polizia Militare.

Queste condizioni penose furono maggiormente aggravate dalla deficienza di personale, specialmente di ufficiali, per cui tutti gli addetti all'Ufficio dovettero compensare il loro numero esiguo con la massima attività e con largo uso di lavoro straordinario.

Nel periodo che va dal 1° gennaio 1918 alla battaglia di Vittorio Veneto, l'attività dell'Ufficio può essere riassunta come segue:

#### 1° - RACCOLTA DI NOTIZIE SUL NEMICO

Il nostro servizio informazioni in Svizzera fu curato in modo particolare ed ampliato per quanto lo consentivano i mezzi a disposizione, ed ha dato risultati tangibili nell'aggiornamento continuo della Monografia Austro-Ungarica, la cui esattezza fu poi controllata dopo l'occupazione dell'Istria e della Dalmazia.

A questo risultato contribuì largamente la preziosa organizzazione che il capitano di corvetta Accame seppe istituire e mantenere nei territori invasi.

In concorso col IV reparto e coll'Ispettorato per la Difesa del Traffico Nazionale fu pubblicata una nuova monografia sui sommergibili nemici.

In intima collaborazione coll'Ammiragliato inglese fu completata la rete radiogoniometrica dell'Adriatico, e fu istituito un ser- [p.2] vizio continuo di misurazioni, che, per mezzo dei centri di Venezia, Ancona ed Otranto, collegati direttamente con quest'Ufficio, poteva dare al capo di Stato Maggiore ed ai comandanti navali, la posizione delle navi nemiche non più di mezz'ora dopo che la nave avesse lanciato un radiogramma.

La ricognizione del nemico mediante radiogoniometria, aiutata dal servizio crittografico, portò all'identificazione quasi completa delle unità nemiche, la cui dislocazione fu sempre tenuta al corrente ed è stata controllata dopo la vittoria.

Il servizio radiogoniometrico fu anche esteso, con opportuni accordi con le Autorità Navali Britanniche e Francesi, al rimanente Mediterraneo, con l'istituzione di nuove stazioni e dei centri di Taranto, Napoli e Spezia; ma l'armistizio sopraggiunse prima che tale organizzazione fosse portata a totale compimento.

La Sezione Crittografica era arrivata alla completa decifrazione di uno dei codici della Marina Austro-Ungarica, codice il cui uso fu soppresso quasi completamente dal nemico dopo l'affondamento del «Szent Istvan».

Oltre a ciò detta Sezione contribuì moltissimo alla ricognizione radiogoniometrica del nemico, identificando tutti i nominativi R.T. e le firme delle varie autorità.

Questi risultati del servizio radiogoniometrico e crittografico furono sfruttati nelle direttive impartite per le esplorazioni ed agguati con sommergibili, motoscafi e siluranti.

Da ultimo il Servizio crittografico dette modo di interpretare alcuni documenti presi sulla T.B. II, dai quali si poté rilevare la posizione di tutti gli sbarramenti nemici, avendo così cognizione di vari campi minati di cui prima si ignorava l'esistenza.

Per completare il Servizio di Informazioni in territorio nemico, in accordo col corrispondente ufficio del Regio Esercito, furono fatti alcuni tentativi di introdurre nostri informatori in Istria, mantenendo con essi continuo contatto.

---

<sup>3</sup> Barrato nell'originale; sostituito da "rovescio" nell'interlinea.

## 2° - CONTROSPIONAGGIO, SERVIZIO POLITICO, POLIZIA MILITARE

Fin dal principio del 1918 apparvero manifesti segni che gli Imperi centrali, visto che la loro attività spionistica e terrori- [p. 3] stica ai nostri danni era ormai troppo ostacolata in Svizzera dai Servizi dell'Intesa, tendevano a trasportare il maggior centro di tale loro lavoro in Spagna, le cui condizioni politiche e di relazioni commerciali e marittime coll'Italia e con la Francia, ben si prestavano a ciò.

Fu necessario pertanto dare più ampio sviluppo al nostro servizio in Spagna, ciò che fu fatto, sotto la preziosa direzione del comandante Camperio, aumentando nella misura del possibile il personale alla sua dipendenza e coll'istituzione del centro di Barcellona, retto da un ufficiale alla diretta dipendenza dell'Addetto Navale, e di quello di Gibilterra retto da quel nostro rappresentante dell'Ispettorato della Difesa del Traffico Nazionale.

La vigilanza sugli agenti nemici fu poi estesa anche a bordo delle navi mercantili che trafficavano fra l'Italia, la Spagna e l'America, coll'istituzione di agenti viaggianti, ed in alcuni casi di commissari regi.

Mentre poi si sviluppava il servizio di vigilanza a Genova per mezzo del Centro Marina colà installato, si estendeva la sorveglianza al cabotaggio lungo le coste del Tirreno, coll'istituzione di un nostro Centro a Napoli e con la sorveglianza diretta sui velieri.

Tale sviluppo dei nostri servizi in Spagna e nel Tirreno, non diminuì la nostra attività nella Svizzera, che rimaneva sempre il migliore degli osservatori per tentare di scoprire le intenzioni del nemico e per la parte politica.

Il nuovo fenomeno del bolscevismo, che dalla Russia tendeva ad invadere l'Europa occidentale e che poteva dalla Svizzera essere meglio osservato che da qualunque altro posto, non mancò di attirare l'attenzione del nostro Centro di Berna, il quale seguì da vicino il movimento comunista, fornendo utilissime informazioni al R. Governo.

In seguito, per meglio sorvegliare il movimento bolscevico, in accordo col servizio informazioni del R. Esercito e colla Direzione Generale della Pubblica Sicurezza, fu istituito in Svizzera un Servizio cumulativo dei tre organi suddetti con a capo un Ispettore della P.S. [p. 4]

In relazione agli avvenimenti (armistizio con la Bulgaria) che facevano prevedere prossimo l'inizio delle trattative di pace, ed in seguito a laboriose trattative col R. Governo si sono ottenute le speciali licenze necessarie per l'impianto, nei locali già preparati, di un peculiare servizio informativo, noto a V.E., alla frontiera Svizzera, servizio che iniziò il suo funzionamento alla fine dell'anno.

Il Servizio di polizia militare nelle Piazze Forti Marittime e nei porti principali fu oggetto di speciali cure ed ebbe il risultato di impedire il ripetersi di gravi attentati.

Speciali accordi furono presi coi servizi alleati, coi quali si è mantenuta sempre un'intima collaborazione, e dai quali si è ottenuto il riconoscimento ufficiale dei nostri agenti viaggianti e l'appoggio per i medesimi delle Autorità Alleate.

Da ultimo il IV Reparto in stretta collaborazione con l'Ufficio Speciale di Investigazioni della Direzione Generale della P.S. e con i funzionari della Giustizia militare, ha largamente contribuito, in base ai documenti trovati nella cassa forte di Zurigo, alle istruttorie dei principali processi di spionaggio (*B. Brin, Cavallini, Santoro, Cail- laux, Bolo, Leonardo da Vinci*, ecc.) eseguendo anche inchieste speciali coi propri mezzi, per incarico dell'autorità giudiziaria inquirente.

## 3° - LAVORI ESEGUITI

Fu curata la stampa di una speciale carta al 25000 della Venezia Giulia, Istria e Dalmazia, quadrettata e con toponomastica completamente italiana, attenendosi per questo alle indicazioni fornite dalla Società Geografica. Il lavoro è tutt'ora in corso presso il Regio Istituto Idrografico.

Fu raccolto copioso materiale per una monografia della Spagna la cui compilazione sarà iniziata appena si avrà il personale necessario.

Fu dato ampio sviluppo al servizio di comunicazione alle Autorità interessate delle notizie militari e politiche più importanti, coll'istituzione dei Bollettini Speciali e Bisettimanali.

---

[p. 5] Dopo l'armistizio con l'Austria-Ungheria fu provveduto alla completa smobilitazione del servizio radiogoniometrico, ed alla graduale diminuzione e smobilitazione dei servizi di polizia militare. Fu così soppresso il

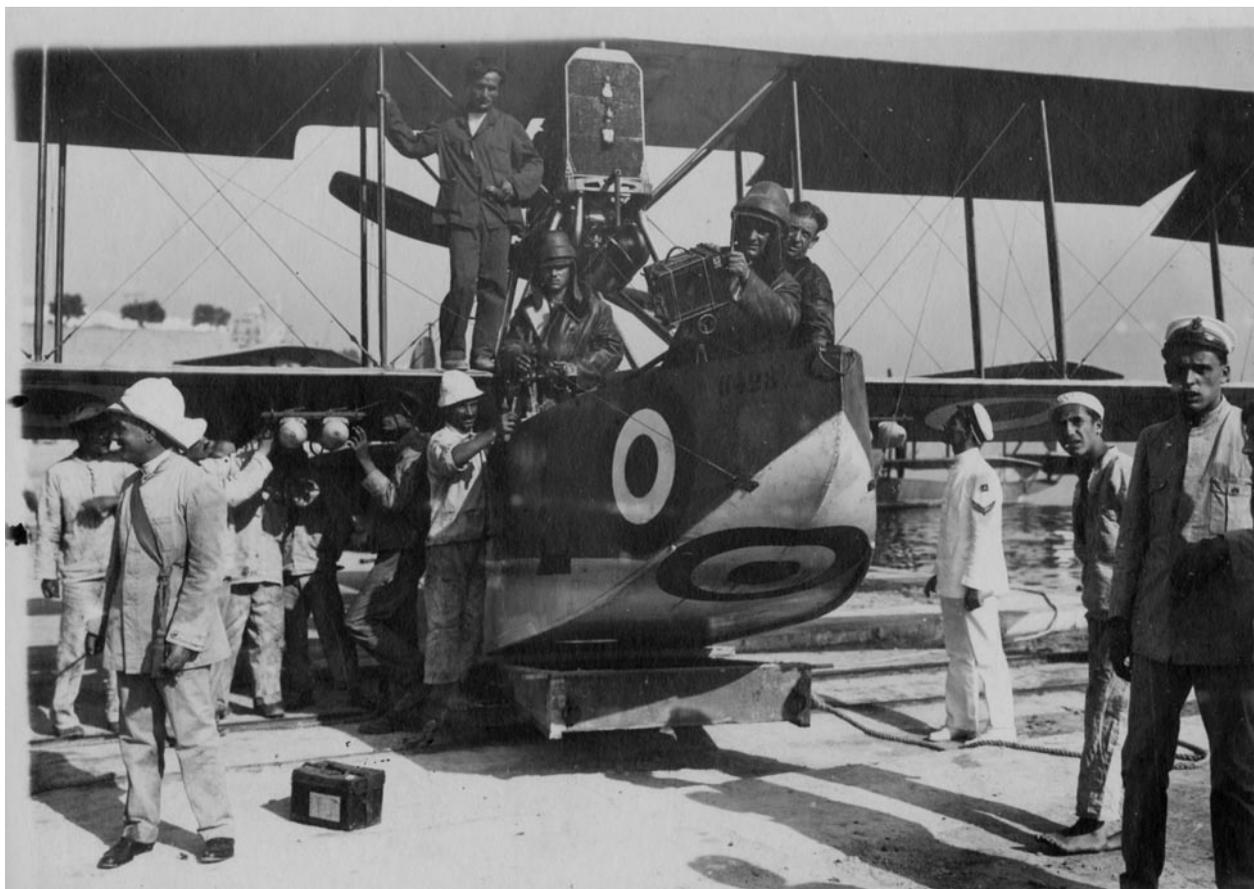


Fig. 27 – Venezia, S. Andrea, stazione idrovolanti, post 17 settembre 1917. Una cinepresa montata sulla gondola di prua di un FBA di tipo francese da ricognizione, assistito da personale della Regia Marina in tenuta estiva (USMM, Fototeca; da *L'occhio sul mare. La Regia Marina italiana e la ricognizione aerea nella Prima guerra mondiale*, a cura di P. Cimbolli Spagnesi, Roma, Ufficio Storico della Marina militare, 2022

Centro di Napoli e diminuito gradualmente il personale di quello di Genova, in Spagna e Svizzera, e gli agenti viaggianti, in modo però che i centri di Berna e di Madrid potessero continuare a funzionare per il servizio di informazioni militari e politiche e per quello anti-bolsceviko.

Si è provveduto per contro a trasportare a Pola, ampliandolo ed estendendolo a Trieste e Fiume, il Servizio di informazioni e di Polizia Militare che già risiedeva a Venezia, ed alla istituzione di analoghi Servizi a Sebenico ed a Zara.

L'attività dell'Ufficio si è poi rivolta anche a fornire materiale per i lavori della Delegazione Italiana al Congresso della Pace, rimanendo in continua ed intensa corrispondenza coi nostri Delegati Navali cui furono fornite tutte le notizie politiche-militari pervenute all'Ufficio.

A tutto ciò venne ad aggiungersi il lavoro per la propaganda, con la pubblicazione di fascicoli ed opuscoli, fra i quali vanno notati i «Dati che possono illustrare lo sforzo fatto dall'Italia» e l'altro «Da Trieste a Valona».

In seguito all'occupazione di Trieste, Pola e Sebenico, vennero alla luce numerosissimi documenti segreti della ex Marina Austro-Ungarica, per il cui esame e sfruttamento, tuttora in corso, venne istituito uno speciale Servizio a capo del quale fu posto il tenente di vascello Levi Schiff.

Roma, addì 31 marzo 1919

IL CAPITANO DI VASCELLO  
Capo del IV Reparto  
Augusto Capon<sup>4</sup>

*4. Rapporto del capitano di fregata Spiridione Bellavita, capo del IV Reparto (Ufficio Informazioni) dell'Ufficio del capo di Stato Maggiore, all'ammiraglio d'armata Giuseppe De Lorenzi, capo di Stato maggiore della Marina, sull'organizzazione del suo ufficio. Con lettera di trasmissione in apertura. Giugno – luglio 1921 (USMM, RB, b. 1568, fasc. 2)*

#### UFFICIO DEL CAPO DI STATO MAGGIORE DELLA MARINA

(IV reparto)

Roma, li 14 luglio 1921

#### PROMEMORIA PER S.E. IL CAPO DI STATO MAGGIORE

Com'ebbi l'onore di prospettare all'E.V. col Promemoria in data 27 giugno 1921, di cui allego copia, qualora V.E. approvi la costituzione data al IV reparto occorre provvedere:

1°) – All'assegnazione di un ufficiale, specialmente adatto alla direzione della V Sezione.

2°) – All'assegnazione di un altro ufficiale conoscitore della lingua tedesca per impraticarsi dei lavori della Sezione e rimpiazzare, a suo tempo, il comandante Liebe.

Mentre rimango in attesa d'ordini e di conoscere il nome degli ufficiali che V.E. ritenesse di assegnare al mio Reparto, mi permetto far presente che i seguenti ufficiali mi hanno espresso il desiderio di eventualmente concorrere ai posti che si facessero vacanti al IV Reparto:

tenente di vascello Vanni Mario

1° tenente di vascello Strazzeri Gustavo

IL CAPITANO DI FREGATA – CAPO REPARTO  
Spiridione Bellavita<sup>5</sup>

<sup>4</sup> Con firma autografa e timbro a inchiostro.

<sup>5</sup> Con timbro a inchiostro e firma autografa.



Fig. 28 – Il vice ammiraglio Paolo Thaon di Revel alla conferenza di Parigi, 1919 (USMM, Fototeca)

[f. 1]

## UFFICIO DEL CAPO DI STATO MAGGIORE DELLA MARINA

RISERVATISSIMO

(IV reparto)  
(Ufficio Informazioni)

Roma, li 27 giugno 1921

## PROMEMORIA PER S.E. IL CAP+O DI STATO MAGGIORE

## ORGANIZZAZIONE DEL REPARTO E ASSEGNAZIONE DEL PERSONALE

Le mansioni assegnate al IV Reparto (Ufficio Informazioni) dal Decreto Ministeriale in data 24 settembre 1918 (concernente l'ordinamento e la suddivisione dei servizi fra i vari reparti dell'Ufficio del Capo di Stato maggiore della Marina) sono le seguenti:

«Raccolta e coordinazione delle informazioni di carattere tecnico, militare, nautico riguardanti progressi industriali e Marine estere. Informazioni di indole riservata. Corrispondenza con gli addetti navali all'estero. Vigilanza sui segreti militari della difesa. Pubblicazione del Bollettino di informazioni e pubblicazioni tecniche».

Su la scorta di quanto, coll'approvazione dei superiori, ebbero a disporre i miei predecessori e preoccupato di contemperare la vastità e delicatezza del compito assegnato al Reparto colla necessità di ridurre al minimo il personale ad esso assegnato, ho da tempo suddiviso come segue il lavoro fra i miei dipendenti, sorretto, nel far ciò, anche dalla lunga esperienza personale in questo speciale servizio.

Chiederei alla S.V. la superiore sanzione affinché, provveduto alla sistemazione delle piccole manchevolezze, il IV Reparto possa con stabilità di organizzazione e di personale proseguire il suo organico lavoro il quale, per essere generalmente riservatissimo [f. 2] e quindi poco noto, non è meno vasto, delicato e ponderoso di quello degli Uffici similari esteri.

Il concetto che mi guida nel dirigere l'Ufficio Informazioni si è quello che anche in tempo di pace, e specialmente in periodo di forti economie, esso deve conservare integra la sua attività per poter seguire attentamente ciò che si fa all'estero ed esser pronto a fornire gli elementi necessari allorché la Marina ritenesse di uscire dal periodo di raccoglimento impostosi.

---

Capo Reparto: Direzione generale del Reparto. Relazioni eventuali con gli Addetti navali Esteri. Relazioni con i nostri Addetti Navali all'estero. Studi. Corrispondenza con Autorità estranee all'Ufficio del Capo di Stato Maggiore. Amministrazione fondi segreti. Pratiche giudiziarie. Relazioni con la Direzione Generale della Pubblica Sicurezza, con l'Ufficio Informazioni Regio Esercito e col Ministero degli Affari Esteri.

---

I – SEZIONE:

c.f. Liebe Germania – Svezia – Norvegia – Finlandia – Russia – Austria  
t.v. Degli Alberti (rs) tedesca – Ungheria – Monografie e situazioni flotte – Spoglio giornali  
s.c. furiere  
Santamaura Ermanno Revisione documenti della ex Marina A.-U.

---

II SEZIONE:

c.c. Cantele Francia – Colonie francesi – Spagna – Portogallo – Belgio – Olanda – Danimarca – Svizzera – Marine del Sud America – Inghilterra – Colonie inglesi mediterranee – Marina degli furiere Stati Uniti d'America – Giappone – Monografie e situazioni flotte – Spoglio giornali

---

Lo Re Alfredo



Fig. 29 – Il contrammiraglio Giovanni Sechi, ministro della Marina dal 23 giugno 1919 al 4 luglio 1921 (USMM, Fototeca)



Fig. 30 – L'ammiraglio d'armata Giuseppe De Lorenzi, capo di Stato Maggiore della Marina dall'11 febbraio 1921 al 14 novembre 1922 (USMM, Fototeca)

---

III SEZIONE:

1° t.v. Leonardi  
furiere

Jugoslavia – Serbia – Montenegro – Albania – Grecia –  
Bulgaria – Romania – Turchia – Palestina – Arabia –  
Monografia e situazioni flotte – Spoglio giornali – Schedari Greganti Giulio  
della Biblioteca

---

IV SEZIONE:

all. ass. Ronca Vincenzo  
mar. Paolillo Leonardo  
(disegnatori)

Costruzioni navali – Riviste tecniche – Bilanci – Invenzioni – m. G.N. Fea  
Disegni – Studi e pubblicazioni tecniche – Biblioteca – Sala  
disegno.  
Conservazione e tenuta delle carte ed idrografie.

---

V SEZIONE:

capo fur. 2<sup>a</sup> classe

Raccolte informazioni – Polizia militare delle Piazze  
Marittime – Segnalazione notizie – Corrispondenza con  
informatori – Amministrazione degli stessi – Archivio I.S.  
(Informazioni Segrete) – Cifrari I.S.

---

[f. 3]

SEGRETERIA: Direzione della Segreteria – Biblioteca – Abbonamenti giornali e riviste – Archivio – Spedizione corrispondenza – t. fur. De Martiis Pratiche riservatissime – Stampa bollettini e Promemoria c. fur. Urso Rosario Segretario del Capo Reparto. fur. Sanmarco Ferd. La Segreteria è alla diretta dipendenza del Capo Reparto. mar. Peluso Alfredo

GABINETTO FOTOGRAFICO: Lavori di fotografia e cinematografia.

capo op. Rosselli  
op. Lotti  
mar. fot. Antonelli

PIANTONI: Pulizia e sorveglianza dei locali – Lavori – Spedizione corrispondenza – Commissioni.  
mar. Berardi Antonio  
mar. Liquori Arturo

#### ADDETTI AL REPARTO

Balzano avv. comm. Vincenzo – Colonnello della Giustizia Militare (per il disbrigo delle pratiche giudiziarie). Viene saltuariamente in Ufficio ed è utile per consigli e per le segnalazioni alla giustizia degli elementi che emergono dallo spoglio degli Archivi ex nemici.  
Rossi Toesca march. Vincenzo – Traduttore di tedesco, inglese e francese.  
Pardo Diego (Dalmata) – Traduttore dallo slavo e tedesco.

Nei riguardi del precedente personale osservo quanto segue:

1°) – I due ufficiali preposti alla I Sezione dovranno quanto prima lasciare il Reparto: il comandante Liebe per assumere in novembre altra destinazione, ed il tv rs Degli Alberti per essere congedato. Debbono essere rimpiazzati con almeno un ufficiale il quale conosca perfettamente la lingua tedesca.

2°) – La V Sezione è priva, da molto tempo, del suo titolare. Deve esservi destinato un ufficiale specialmente adatto per tale delicato incarico.

3°) – Il capo operaio Rosselli, capo del Gabinetto fotografico, è assente dall'ufficio e trovasi a Berlino dal 18 settembre 1920. Dovrà tornare fra breve e ciò ridonderà a vantaggio del Reparto.

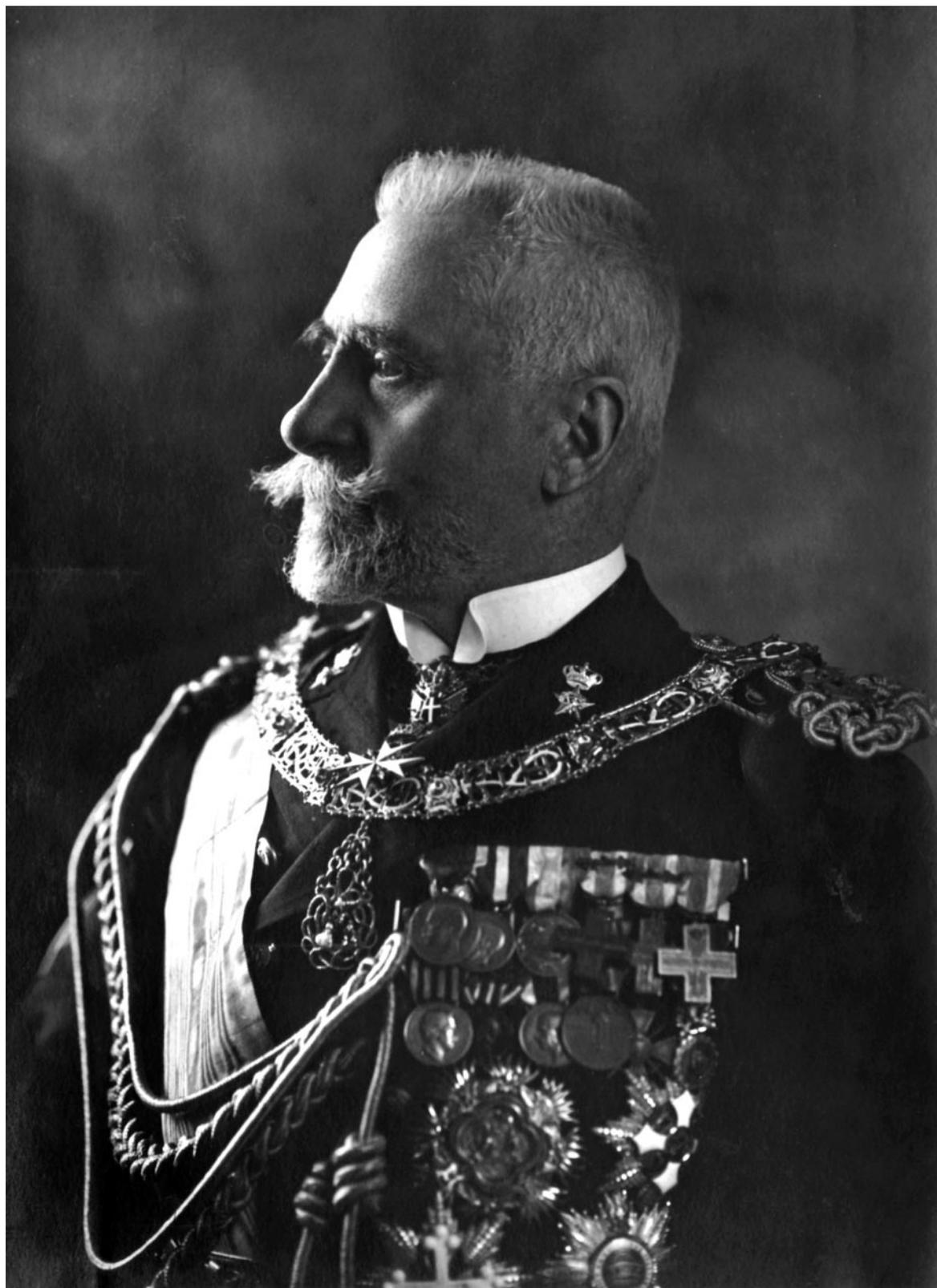
[f. 4]

#### SEZIONE CRITTOGRAFICA

Si è detto più innanzi della necessità di conservare integra l'attività dell'ufficio Informazioni anche in periodo di economie; non è forse inopportuno osservare ora che l'importanza del servizio informazioni è ampiamente stata dimostrata dalla recente guerra. Basta leggere il libro del maresciallo Ludendorff per convincersi che senza un buon servizio informazioni i tedeschi non avrebbero assolutamente potuto far fronte ai loro avversari data la scarsezza di truppe e di mezzi militari<sup>6</sup>; le informazioni di indole commerciale ed industriale hanno permesso agli inglesi di stringere il blocco commerciale della Germania e strozzare le infinite infiltrazioni di merci attraverso i Paesi neutrali.

È evidente quindi che il meno che si potrà fare – in periodo di strette economie – sarà di curare almeno la perfezione ed il funzionamento dell'Ufficio Informazioni per supplire col buon impiego alla scarsa quantità, e poiché

<sup>6</sup> Il riferimento è a E. Ludendorff, *I miei ricordi di guerra, 1914-1918*, ed. it. Milano, Treves, 1921 (2 voll.), allora appena edito in Italia.



*Fig. 31* – Paolo Thaon di Revel, ministro della Marina dal 30 ottobre 1922 al 9 maggio 1925 e grande ammiraglio dal 4 novembre 1924 (USMM, Fototeca)

il *servizio crittografico*<sup>7</sup> rappresenta lo spionaggio più economico e più promettente di grandi risultati, sebbene esso sia il più difficile, occorre ripristinare presso il IV Reparto la *SEZIONE CRITTOGRAFICA*<sup>8</sup>, già esistente durante la guerra, e che si dovette abolire per il congedamento del personale e per ossequio ad imperiosi ordini di restrizione degli Uffici.

La crittografia si basa:

- su lunghissimo e paziente studio dei telegrammi cifrati
- su servizio informazioni che faccia conoscere argomenti che sono stati telegrafati
- su servizio intercettazione e dispacci, sia radiotelegraficamente che agli uffici postali di arrivo e di partenza
- sul servizio Radiogoniometrico in ausilio alle intercettazioni RT
- sul servizio stampa che può dare molte informazioni e può anche provocare l'inconscia fornitura del materiale deliberato
- sull'azione di agenti nel campo nemico (Ministeri, uffici, ambasciate, stamperie).

I cifrari moderni variano con grande frequenza. La Marina austriaca alla fine della guerra, riuscendo sistematicamente a stabilire in pochi giorni il nostro cifrario appena esso era cambiato, aveva adottato la precauzione di cambiare contro cifratura tutti i giorni presupponendo a noi eguale abilità (l'affondamento della *Santo Stefano* fu da essi attribuita proprio alla decifrazione di un dispaccio mal cifrato). Ciò [f. 5] però non toglie valore alla decifrazione di cose precedenti perché resta sempre avvantaggiato il servizio informazioni, perché durante i cambiamenti dei cifrari si telegrafa spesso le stesse cose coi due sistemi, perché in quelle circostanze si fa il maggior numero di lavori che fruttano sempre qualche scoperta, ed infine perché quando si è al corrente dei fatti del nemico basta un semplice indizio per scoprire prontamente un cifrario.

È dunque importantissimo che sia stretto il legame fra l'Ufficio Informazioni e quello Crittografico (perciò si propone che questo sia una Sezione di quello), e che entrambi sieno perfettamente orientati ed efficienti sino dal tempo di pace.

Il personale addetto all'Ufficio Crittografico deve essere di assoluta fidatezza, deve godere di illimitata fiducia, deve conoscere varie lingue estere, e deve, possibilmente essere stabilmente conservato dall'ufficio quando abbia dimostrato di possedere le qualità di quei pochi e preziosi elementi i quali hanno naturale attitudine per tale servizio e posseggano quel fiuto speciale che apre la prima breccia.

Non sarebbe male che molti ufficiali si occupassero della materia per creare la base sufficiente

Agli allargamenti che tali servizi richiedono in guerra.

Occorre che a disposizione del servizio vi siano alcune stazioni RT per le intercettazioni<sup>9</sup> dei telegrammi, ed almeno tre stazioni radiogoniometriche per accertare sistematicamente da quale stazione provengono i telegrammi.

Una di queste deve essere in collegamento immediato coll'Ufficio Crittografico del IV Reparto; serve da capo gruppo e dev'essere unito telefonicamente colle altre due in base ai concetti che hanno fatto adottare in guerra questa disposizione da noi e dai tedeschi. Occorre che per parte di tutte le unità in navigazione sia accurato il servizio di intercettazione, e che esso sia sussidiato da scrupolosa registrazione dei fatti contemporaneamente osservati. È anche conveniente per l'Ufficio Crittografico un particolare servizio informazioni per tentare di ottenere direttamente negli uffici pubblici nemici, specie nelle stamperie di Stato, bozze, ritagli od originali di codici e cifrari, e comunque informazioni al riguardo. Occorrerebbe anche che le Regie Poste raccogliessero e mandassero regolarmente all'Ufficio tutti i moduli di telegrammi [f. 6] esteri ricevuti o spediti.

Per il buon funzionamento della sezione crittografica ogni Ministero dovrebbe giornalmente dare le sue informazioni: fra queste vi dovrebbe essere quanto può essere stato oggetto di telegrammi per le Ambasciate, quanto è avvenuto nei paesi interessati, notizie di carattere militare e marittimo, spostamenti di forze, movimenti di navi, situazioni di navi estere (informazione alla quale tanto bene potrebbero concorrere le nostre navi mercantili).

<sup>7</sup> Sottolineato nell'originale.

<sup>8</sup> Sottolineato nell'originale.

<sup>9</sup> Sic!



Fig. 32 – Il vice ammiraglio Alfredo Acton, capo di Stato Maggiore della Marina dal 4 dicembre 1919 al 10 febbraio 1921 e dal 14 maggio 1925 al 20 dicembre 1927 (USMM, Fototeca)

È certo che l'Ufficio Crittografico avrebbe non piccola mole quando fosse portato al grado totale del suo sviluppo ma, poiché le pretese iniziali verso di esso saranno modeste ed il suo sviluppo graduale, specialmente per fatto che occorrerà del tempo per raccogliere il personale adattato, la sezione potrebbe essere impiantata inizialmente coll'assegnazione di *due ufficiali*,<sup>10</sup> come minimo, i quali si siano già occupati dell'importante materia ed abbiano già acquisita una certa esperienza.

Essa avrebbe lo scopo di decifrare i telegrammi esteri e scoprirne i cifrari, nonché quello di fornire utili informazioni ai compilatori dei nostri cifrari.

Nell'impiantare la Sezione Crittografica sono da tener presenti le seguenti lingue: Inglese, Francese, Serbo, Greco, Spagnolo, Russo, Tedesco.

---

Da quanto è stato fin qui esposto appare la necessità di provvedere alla destinazione al IV Reparto dei seguenti ufficiali:

- 1°) – Un ufficiale quale capo della V Sezione che ne è priva.
- 2°) – Due ufficiali per l'istituenda Sezione Crittografica.
- 3°) – Un ufficiale per rimpiazzare a suo tempo gli ufficiali della prima Sezione.

Appare altresì che il personale subalterno è quello strettamente indispensabile e non può assolutamente esser diminuito senza intralciare il normale funzionamento dell'Ufficio.

Per avere un'idea del lavoro di ogni Sezione, basterà ricordare che all'infuori di quello normale:

- la I Sezione procede alla revisione di tutti gli archivi ex nemici
- la II Sezione deve rifare tutta la Monografia francese e delle coste africane
- la III Sezione deve rifare tutta la Monografia austriaca riducendola [f. 7] a monografia Yugoslava.

Deve inoltre rifare la Monografia greca e quella albanese.

La IV Sezione deve rifare l'Album dei profili delle navi.

La mole e l'importanza del lavoro del IV Reparto autorizza a sperare che il personale ad esso assegnato non verrà ulteriormente diminuito; ch'esso anzi verrà completato al più presto degli ufficiali più sopra specificati.

IL CAPITANO DI FREGATA  
CAPO DEL IV REPARTO  
Spiridione Bellavita<sup>11</sup>

---

<sup>10</sup> Sottolineato nell'originale.

<sup>11</sup> Timbro a inchiostro, privo di firma autografa.



Fig. 33 – L'ammiraglio Franco Maugeri, al tempo del suo servizio all'Ufficio Informazioni della Marina, 1927 (USMM, Fototeca)



Fig. 34 – Ufficio del capo di Stato Maggiore della Marina, Ufficio Informazioni, calendario per l'anno 1934 (AUSMM)

5. *Elenco dei Capi del IV Reparto (Ufficio Informazioni) dell'Ufficio del capo di Stato Maggiore della Regia Marina dal 1907 al 1922 (RB, b. 1637, fasc. 5: "Comandante Bellavita, capo Ufficio Informazioni – IV Reparto. Relazione a S.E. il Capo di Stato Maggiore della Marina. Organizzazione ed attività del Reparto. Riservatissimo. Parte I", 1922, p. 14).*<sup>12</sup>

1.	1907-1909	Filipponi di Monbello Ernesto	capitano di fregata
2.	1909-1910	Arcangeli Luigi	"
3.	1910-1911	Simonetti Diego	"
4.	1911-1912	Ugo Conz	"
5.	1912-1913	Orsini Piero	"
6.	1913	Rota Ettore	"
7.	1913-1914	Conz Ugo	"
8.	1914-1915	Bellavita Spiridione	capitano di corvetta
9.	1915-1916	Resio Luigi	capitano di vascello
10.	1916-1918	Conz Ugo	"
11.	1918-1919	Capon Augusto	"
12.	1919-1922	Bellavita Spiridione	"

<sup>12</sup> Dove nella trascrizione è il corsivo, nell'originale è sottolineato. Una fotocopia parziale del documento, solo i primi 13 ff., è oggi in AUSMM, *Atti dell'Ufficio Storico della Marina Militare, Monografie*, b. 35, fasc. 169.



Fig. 1 – La residenza padronale della tenuta di Bletchley Park nel Buckinghamshire, oggi sede dell'omonimo museo (foto dell'Autore)

# REVELATA QUÆSTIO

## Uno studio analitico sull'origine dei decrittati della *Government Code and Cipher School* britannica ai danni della Regia Marina nel corso dell'ultima guerra

Claudio Rizza

### Abstract

*Since, back in 1981, the famous essay<sup>1</sup> by the late Professor Alberto Santoni lifted the veil on the thousands of decrypts carried out by the Government Code and Cypher School (GC&CS), the intergovernmental agency of British Signal Intelligence, against the Regia Marina, a long and never subsided historical-scientific controversy has tried to attribute those decryption to a certain source without, however, reaching an incontrovertible conclusion. This study aims, through the analysis of archival documentation from Italian and British sources on the subject and an unprecedented statistical approach, to set a fixed point on this debated issue for the benefit of future historiographical developments on the subject.*

### Bletchley Park: la “fabbrica” dell’intelligence britannica

Contrariamente a quanto una serie di fortunati romanzi e lungometraggi abbiano lasciato intendere, la *Government Code and Cypher School* (GC&CS), nome di copertura dietro cui si celava

l’agenzia intergovernativa di *Signal Intelligence* (SIGINT) britannica, meglio nota come Bletchley Park (BP, fig. 1, a fronte),<sup>2</sup> non fu affatto un cenacolo di pochi, stravaganti e geniali professori universitari con l’hobby della crittografia – o, almeno non lo fu più dal 1941 in poi – bensì una vera e propria “fabbrica” di preziose quanto segretissime

<sup>1</sup> A. Santoni, *Il vero traditore. Il ruolo documentato di ULTRA nella guerra del Mediterraneo*, Milano, Mursia, 1981. Quale notazione archivistica è il caso di specificare che le numerosissime decrittazioni ai danni della Regia Marina trovate e citate dal professor Santoni nel suddetto saggio provengono quasi esclusivamente dai fascicoli della serie “223” del fondo “Admiralty” (ADM) dell’allora PRO di Kew (oggi TNA), quella cioè che raccoglie documenti della *Naval Intelligence Division* (NID) e dell’*Operational Intelligence Centre* (OIC) dell’Ammiragliato (1941-1946). Si tratta, come vedremo, delle copie delle decrittazioni trasmesse per telescrivente all’OIC dalla *Naval Section* di Bletchley Park. Le minute di tale serie di telegrammi, caratterizzati come vedremo dall’acronimo “ZTPP”, sono oggi custoditi nel fondo DEFE 3 del TNA, il quale è stato di recente completamente digitalizzato. All’epoca delle ricerche effettuate dal professor Santoni (1979-80) all’allora PRO i telegrammi della serie “ZTPP” non erano però ancora stati versati nel fondo DEFE 3.

<sup>2</sup> La CG&CS fu trasferita nella tenuta di Bletchley Park, nel Buckinghamshire, 50 miglia a nord di Londra, nell’agosto del 1939, poco prima dello scoppio della seconda guerra mondiale. La tenuta di Bletchley Park fu acquisita nel 1938 dall’allora capo del *Secret Intelligence Service* britannico, ammiraglio Hugh Sinclair – che era anche a capo della GC&CS – quale sede di guerra decentrata delle agenzie d’intelligence alle sue dipendenze. Prima del suo trasferimento a Bletchley Park la GC&CS fu ubicata all’interno dei “Broadway buildings” una serie di edifici governativi situati a poca distanza da St. James Park a Londra.



*Fig. 2* – La Enigma utilizzata dalla Regia Marina esposta al “Block A” del museo di Bletchley Park. Le macchine Enigma in uso alla Marina italiana erano prive di pannello di commutazione frontale, dunque meno sicure di quelle tedesche usate durante l’ultima guerra (foto dell’Autore)

informazioni tratte dalle radio comunicazioni cifrate nemiche. Nel momento di massima espansione, a gennaio del 1945, BP arrivò ad impiegare qualcosa come 8.995 persone, tra militari e civili,<sup>3</sup> in pratica un cittadina all'interno della cittadina di Old Bletchley. Tra le due guerre, quando il traffico radiotelegrafico militare era relativamente scarso e la maggior parte del lavoro di crittoanalisi veniva svolto sui radiogrammi e telegrammi diplomatici, la divisione del lavoro all'interno della *GC&CS* era di tipo più "tradizionale", con sezioni che si occupavano di singole nazioni o regioni geografiche.<sup>4</sup> Con lo scoppio della guerra, e soprattutto col proliferare del traffico radiotelegrafico delle forze armate tedesche, il quale veniva cifrato con la macchina *Enigma*,<sup>5</sup> l'organizzazione interna di BP cambiò decisamente fisionomia. «*Il risultato fu lo sviluppo di una particolare struttura organizzativa: alcuni dipartimenti si occupavano di specifici sistemi crittografici (Enigma, Lorenz e così via); altri dei cifrari utilizzati per particolari funzioni (come la Sezione meteorologica); e, allo stesso tempo, continuarono a funzionare le sezioni intelligence di forza armata, sebbene spesso esse si concentrassero sui cifrari di livello inferiore (cioè sui cifrari manuali), piuttosto che sul traffico di "alto livello" cifrato con le macchine cifranti*». <sup>6</sup> Sebbene le decrittazioni ai danni della *Enigma* non costituissero, come appena detto, l'unica fonte d'intelligence, esse furono di gran lunga le più numerose per tutto il periodo della guerra e, per tale motivo, furono alla base della struttura organizzativa che, man mano, si consolidò all'interno della *GC&CS* (fig. 2, a fronte). Nel 1941 la produzione di *intelligence* basata sulle decrittazioni della *Enigma* tedesca seguiva due distinti flussi. Uno basato sulle informazioni tratte dai radiodispacci dell'Esercito (*Heer*) e dall'Aeronautica (*Luft-*

*waffe*) tedesche, le quali utilizzavano macchine cifranti praticamente identiche e procedure operative del tutto similari, l'altro costituito dal traffico radiotelegrafico della Marina germanica (*Kriegsmarine*) che, per le continue migliorie introdotte nelle proprie macchine cifranti e per l'utilizzo di procedure di sicurezza molto più rigorose, dovette essere trattato a parte dai crittografi britannici.

In entrambi i casi, comunque, la "materia prima" per l'attività della *GC&CS* era costituita dalle intercettazioni radiotelegrafiche acquisite dalla capillare rete di stazioni di ascolto britanniche, situate sia nel Regno Unito che nei vari domini facenti parte dell'Impero.<sup>7</sup> Le stazioni d'ascolto, sebbene amministrate sia dalle tre forze armate che dal Servizio Postale britannico e da *Scotland Yard*, costituivano, in realtà, un unico "Servizio" intergovernativo chiamato "*Y Service*",<sup>8</sup> il cui coordinamento strategico era affidato a uno specifico comitato interministeriale, chiamato "*Y Sub-Committee*", al cui interno sedevano gli specialisti di *SIGINT* di tutte le numerose agenzie informative britanniche.

I radiocifrati intercettati venivano inviati a BP con vari mezzi, principalmente in ragione della distanza delle stazioni d'ascolto dalla sede della *GC&CS*. Le postazioni d'ascolto più vicine inviavano le trascrizioni degli intercettati per mezzo di corrieri motociclisti, mentre per le stazioni metropolitane in posizione più eccentrica furono creati appositi collegamenti punto-punto via telescrivente. Infine, le stazioni situate oltremare facevano giungere le loro intercettazioni via telegrafo oppure via radio, grazie a collegamenti dedicati gestiti dall'*MI6* (*Secret Intelligence Service*), l'agenzia d'intelligence che condivideva con la *GC&CS* sia lo stesso capo, che la medesima dipendenza dal *Foreign Office*.

<sup>3</sup> D. Kanyon, *Bletchley Park and the D-Day. The untold story of how the battle for Normandy was won*, London, Yale University Press, 2019, pag. 16.

<sup>4</sup> *Ibidem*, pag. 19.

<sup>5</sup> Storia e funzionamento della macchina cifrante *Enigma* sono ottimamente descritti in S. Budiansky, *La guerra dei codici. Spie e linguaggi cifrati nella seconda guerra mondiale*, Milano, Garzanti, 2002.

<sup>6</sup> *Ibidem*.

<sup>7</sup> Per il teatro Mediterraneo le principali stazioni d'ascolto erano situate a Malta, in Palestina e, successivamente, anche in Egitto e a Gibilterra.

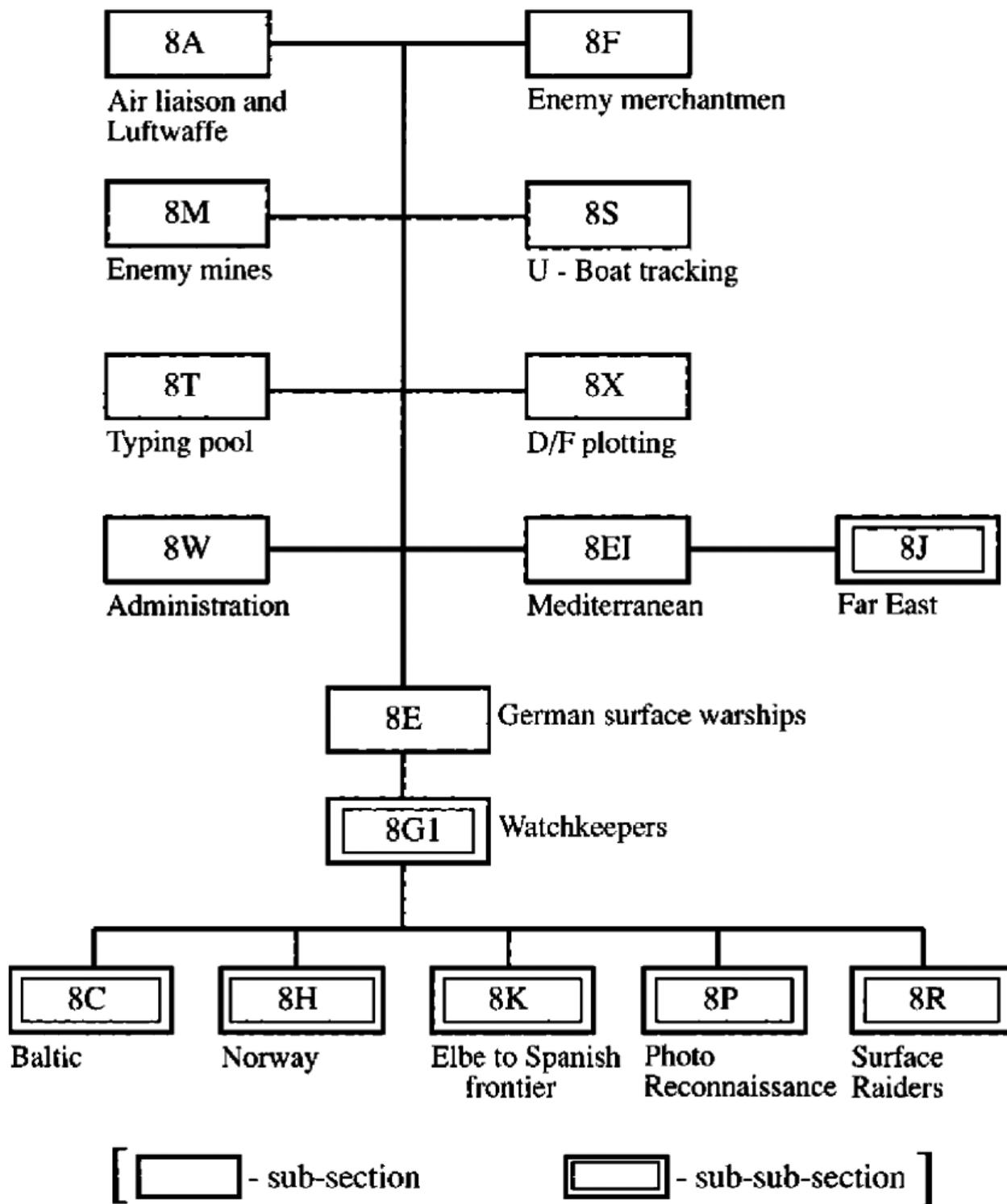


Fig. 3 – Organigramma dell'Operational Intelligence Centre (NID Section 8) dell'Ammiragliato a inizio 1943 (in C.I. Hamilton, *The Character and organization of the Admiralty Operational Intelligence Centre during the Second World War*, in «War in History» (2000) 3, p. 298)

All'arrivo a BP, ogni singolo radio dispaccio intercettato veniva da prima registrato, quindi, sulla base del circuito radio sul quale era stato captato, smistato a una delle due suddette "linee di produzione". I radiocifrati intercettati sui circuiti in uso all'Esercito tedesco e alla *Luftwaffe* erano inviati alla sezione di decrittazione (*decoding*) impiantata nella Baracca (*Hut*) 6,<sup>9</sup> quelli captati sulle frequenze in uso alla Marina erano invece di competenza dei crittografi della Baracca 8.

Dopo la decrittazione,<sup>10</sup> i testi in lingua tedesca prodotti dalla Baracca 6 venivano inviati alla *Air and Military Section* (*Hut* 3), responsabile della attività di analisi (*processing*) vera e propria dei decrittati, nonché della produzione di bollettini informativi che, mascherati da informazioni acquisite tramite spie, venivano distribuiti a un ristretto numero di destinatari presso i Ministeri della Guerra e dell'Aeronautica, nonché ai massimi vertici militari.

I testi in chiaro dei messaggi della Marina tedesca venivano invece passati al personale di guardia all'interno della *German Naval Section*, una sottosezione della Sezione d'intelligence Navale di BP. Tale servizio di guardia, denominato "*Z-Watch*,<sup>11</sup>" fu implementato nel marzo del 1941 in concomitanza del primo "sfondamento" della *Enigma* "navale", attingendo agli analisti in precedenza assegnati al cosiddetta "*Y-Watch*"<sup>12</sup> e ai

linguisti assegnati a quella sezione. Il personale della *Z-Watch* provvedeva a indicizzare le decrittazioni, emendarle delle parti mancanti, tradurle in inglese e a esplicitare, là dove necessario, gli eventuali acronimi e termini tecnico-militari grazie al supporto di una specifica sottosezione chiamata *Technical Section*. Le traduzioni "ragionate" della *Z-Watch* venivano poi inviate, sulla base della loro priorità o urgenza, per telescrivente oppure via corriere, all'*Operational Intelligence Centre* (*OIC* o *ID8*, cioè *Intelligence Division, Section 8*)<sup>13</sup> dell'Ammiragliato (*fig. 3*, a fronte). A differenza di quanto avveniva, sulla base di un accordo risalente a prima della guerra, nella *Military and Air Section* l'analisi intelligence dei decrittati della Marina tedesca non era effettuata dalla *Naval Section* di BP, bensì dalla *Intelligence Division* dell'Ammiragliato. Le ragioni di tale diversa procedura erano da ricercarsi nella specificità della *Royal Navy* e del suo vertice operativo. «L'Ammiragliato, a differenza del Ministero della Guerra e del Ministero dell'Aeronautica, era un quartier generale operativo vero e proprio. Esercitava ovunque il controllo operativo delle forze marittime britanniche e si riservava il diritto, che invocava in molte occasioni [...], di assumerne anche il controllo tattico [...]. Solo l'Ammiragliato poteva determinare quali comandi e quali navi richiedevano informazioni specifiche, e solo l'Am-

<sup>8</sup> La lettera "Y" dell'alfabeto anglosassone fu utilizzata da prima colloquialmente e poi ufficialmente per indicare il servizio d'intercettazione radio poiché, nella lingua inglese, il suono di tale lettera è molto simile a quello dell'acronimo "*WI*" cioè *Wireless Interception*.

<sup>9</sup> La progressiva espansione della *GC&CS* fin dai primi mesi di guerra portò al rapido esaurimento dello spazio disponibile all'interno della casa patronale della tenuta di BP. Furono quindi realizzate delle baracche di legno (*huts*) le quali ospitarono vari elementi di organizzazione dell'Agenzia. Anche dopo la costruzione al loro posto di più comodi edifici in cemento, il nome "*Hut*" (seguito da un numero) continuò ad indicare molte delle sezioni della *GC&CS*, un espediente per tenere quanto più segreto e compartimentato possibile il lavoro svolto dalle varie articolazioni anche nei confronti dello stesso personale dell'Agenzia.

<sup>10</sup> Le decrittazioni effettuate dalla *Hut* 6 erano fondamentalmente basate sull'utilizzo dei calcolatori elettromeccanici messi a punto da Alan Turing e Gordon Welchman chiamati "*Bombe*", mentre il lavoro della *Hut* 8 si basava, oltre che su tali macchine, anche su una tecnica crittografica ideata da Turing e chiamata "*Banburismus*". Per maggiori informazioni sulle tecniche crittografiche utilizzate dalla *GC&CS* si rimanda alle appendici del volume H. Sebag-Montefiore, *Enigma. The Battle for the code*, London, Weidenfeld & Nicholson, 2017.

<sup>11</sup> L'origine del nome dato al servizio di guardia H24/7 della *Naval Section* è da attribuirsi al codice di priorità dato alle singole traduzioni inviate per telescrivente all'Ammiragliato. Esse, in base alla loro urgenza e/o importanza, erano classificate da "*Z*", le meno importanti, fino a "*ZZZZZ*" per quelle di massima importanza o urgenza. Per tale motivo quei telegrammi furono chiamati "*Z-Messages*", mentre il personale di guardia della Baracca 4 fu chiamato "*Z-Watch*" (informazioni fornite all'A. dallo storico di BP dr. David Kanyon).

<sup>12</sup> La "*Y-Watch*" si occupava sia della decrittazione dei codici speditivi e dei cifrari di più basso livello di sicurezza, sia l'attività di "*Traffic Analysis*" (acronimo: T/A), la quale forniva, sulla base dello studio del flusso di traffico radiotelegrafico sui vari circuiti radio, utili informazioni di tipo operativo.

<sup>13</sup> L'organigramma della Divisione Informazioni (*NID - Naval Intelligence Division*) dell'Ammiragliato è riportato in figura 1.



Fig 4 – La Baracca 4 di Bletchley Park, un tempo sede della “Naval section” della GC&CS oggi trasformata in caffetteria (foto dell’Autore)



Fig 5 – La biblioteca della “Mansion”. Fu sede della Italian Naval Section prima che essa fosse riunita alla German Naval Section. Oltre la vetrata s’intravede la Baracca 4 (foto dell’Autore)

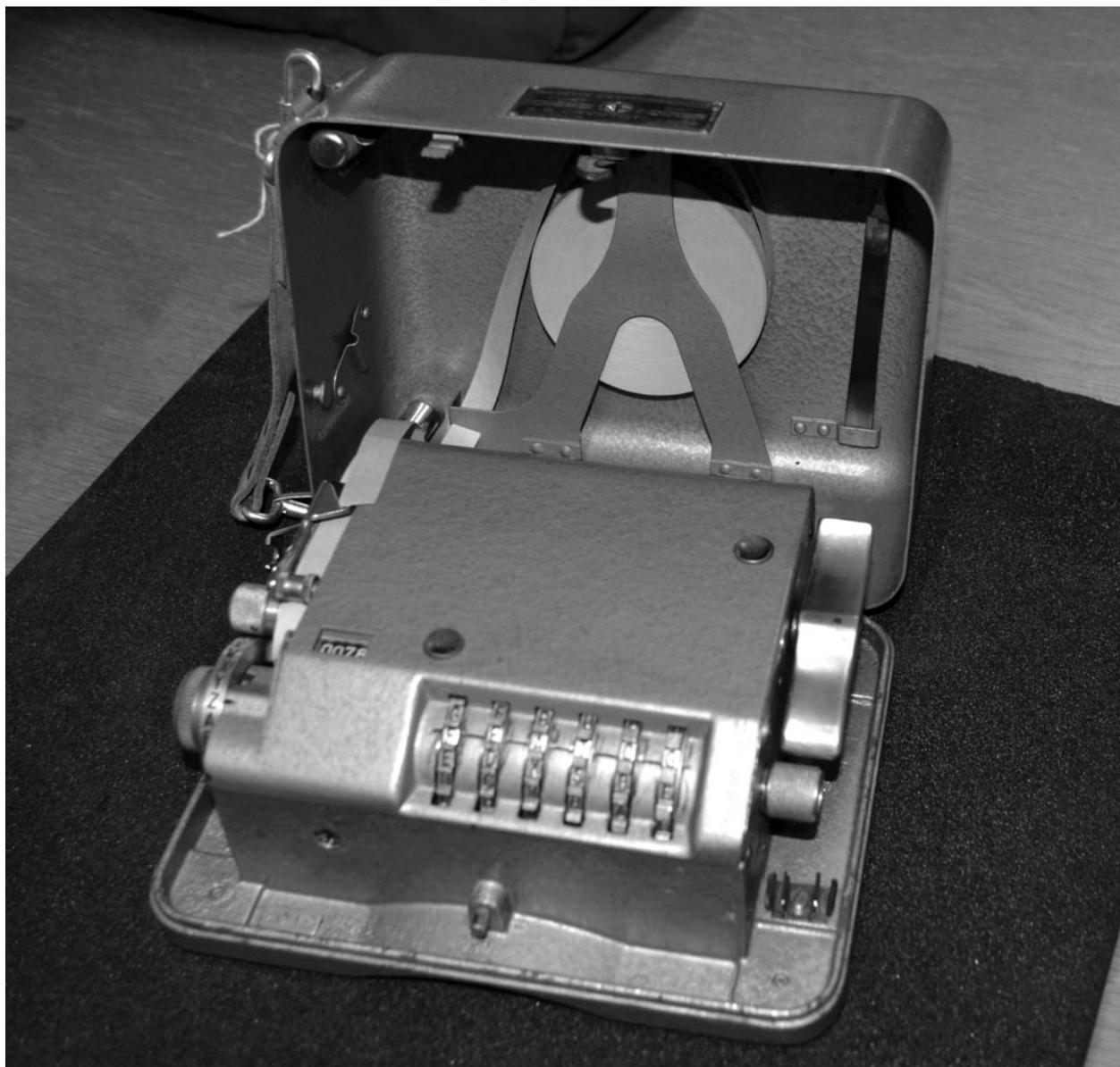


Fig. 6 – Un esemplare di macchina cifrante Hagelin C38 custodito presso il museo di Bletchley Park (foto dell'Autore)

*miragliato era in grado di trasmettere tali informazioni alle navi in mare e ai comandi navali d'oltremare tramite le sue stazioni radiotelegrafiche. In secondo luogo [...], era essenziale che i risultati della crittoanalisi fossero coordinati con tutte le altre forme di intelligence prima che se ne*

*potesse fare un uso operativo [...], in terzo luogo, era fondamentale per un centro intelligence di conoscere i piani e la disposizione delle proprie forze, informazioni queste che BP non poteva avere in maniera così dettagliata come era invece possibile per OIC».<sup>14</sup>*

<sup>14</sup> P. Beesly, *Very special intelligence. The story of the Admiralty's Operational Intelligence Centre 1939-1945*, New York, Doubleday & Co. Inc., 1978, p. 68.

Quando, a partire dal giugno del 1941, anche la macchina cifrante Hagelin C38m della Marina italiana fu “sfondata”, divenendo ben presto (luglio 1941) leggibile in maniera corrente da parte dei crittografi di BP,<sup>15</sup> anche all'interno della *Italian Naval Section* fu necessario implementare un servizio di guardia dedicato a processare con continuità il traffico di decrittati di origine italiana. All'inizio, il personale di guardia della *Italian Naval Section* fu, di fatto, subordinato alla primordiale *Z-Watch*, composta interamente da appartenenti alla *German Naval Section*; tale organizzazione provocò ben presto gelosie e incomprensioni tra i due gruppi di analisti fino a quando, nell'ottobre successivo, fu deciso di fondere i due servizi di guardia della Baracca 4 in un servizio unico (*fig. 4 e fig. 5*, pag. 72).<sup>16</sup> A differenza di quanto avveniva per i radiocifrati della *Kriegsmarine*, che, come detto, venivano decrittati dal personale della Baracca 8, l'attività di “Decoding” del traffico C38m italiano fu invece affidata a un pool di matematici esterni alla sia alla *Naval Section* che al gruppo dei crittoanalisti della *Enigma* “navale”. Tale gruppo, chiamato “*Hagelin Party*”,<sup>17</sup> durante il giorno si occupava dello studio dei codici e dei cifrari nemici non ancora “sfondati”, mentre di notte si dedicava alla decrittazione del traffico C38m italiano unendosi al personale della *Zulu Watch* (*fig. 6*, pag. 73).

Ben presto, l'enorme quantità di decrittazioni in lingue diverse trattata dalla *Z-Watch* rese necessario diversificare l'acronimo “*ZTP*”<sup>18</sup> che precedeva il numero di protocollo delle singole decrittazioni inviate alla Centrale operativa intelligence dell'Ammiragliato. Gli “*Z-signals*”, come venivano colloquialmente chiamati quei telegrammi,

furono quindi suddivisi in diverse serie sulla base della lingua originale dei radio dispacci decrittati: *ZTPG* per quelli in tedesco, *ZTPI* per quelli in italiano, *ZTPF* per quelli in francese, *ZTPS* per le decrittazioni spagnole ecc.

Una particolare serie di *Z-signal* di origine italiana era quella identificata dall'acronimo “*ZP*”. Tali traduzioni, sia perché di scarso interesse operativo, sia perché relative a decrittazioni “ritardate”, cioè relative a messaggi intercettati molti giorni prima, non venivano inviate all'Ammiragliato per telescrivente, bensì, come detto in precedenza, tramite corriere, per evitare di sovraccaricare gli operatori alle telescriventi con telegrammi di scarso valore operativo.

All'atto della capitolazione dell'Italia, nel settembre del 1943, la *Z-Watch* della *Naval Section* aveva prodotto 41.844 traduzioni di decrittazioni in lingua italiana, 37.800 delle quali appartenenti alla serie *ZTPI* che, dunque, è da considerarsi la più significativa sia in termini numerici che operativi.

## Un approccio statistico

Nonostante il professor Santoni non avesse mai avanzato dubbi - a giusta ragione - nell'attribuire l'imponente mole di decrittazioni della serie *ZTPI* alla Regia Marina, fin da subito, e per i 39 anni successivi, non sono mancate voci discordanti. Si suppose che i telegrammi della serie *ZTPI* fossero decrittazioni tedesche relative a navi italiane, oppure, come recentemente ipotizzato, che almeno una parte di essi fosse imputabile a radiomessaggi trasmessi dalla Regia Aeronautica dopo essere stati cifrati con la Hagelin C35, un modello di

<sup>15</sup> Si veda, a tale proposito: C. Rizza, “Breaking Hagelin. Come fu violata la macchina cifrante della Regia Marina nella seconda guerra mondiale”, *Rivista Marittima*, anno CLI, n. 10, novembre 2019 e TNA, fasc. HW 50/15/9, pag. 2.

<sup>16</sup> TNA, fondo HW, fasc. HW 50/15/9, pag. 3.

<sup>17</sup> In realtà quei crittografi facevano parte di una sezione speciale di BP, chiamata “*Research Section*”. Collocata al primo piano della residenza patronale (Mansion) e controllata direttamente dal geniale crittografo John Tiltman, essa era composta dalle migliori menti di BP ed aveva il compito di studiare e attaccare codici e cifrari non ancora leggibili da parte della *GC&CS* (cfr. GCHQ, *History of Bletchley park huts and blocks 1939-1945*, p. 6).

<sup>18</sup> “*Z*” perché originati dalla *Z-Watch*, *TP* poiché trasmessi per telescrivente (Tele Printer)

macchina cifrante meno avanzato di quello in uso alla Regia Marina.<sup>19</sup>

Beninteso, si trattava di ipotesi avanzate in perfetta buona fede e sulla base delle fonti, primarie o secondarie, disponibili all'epoca.

Oggi però, grazie al fatto che la serie degli *ZTPI* è interamente consultabile presso il *TNA* di Londra, è stato possibile affrontare una studio sistematico su basi scientifiche volto a definire, in maniera certa, l'origine di tali decrittazioni.

Il metodo più ovvio per raggiungere tale risultato sarebbe stato quello di confrontare, uno a uno, gli oltre trentasette mila telegrammi della serie *ZTPI* con le decine di migliaia di messaggi radiotelegrafici classificati, in arrivo e in partenza dalla stazione radio principale della Regia Marina di Roma, conservati presso l'Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare (AUSMM).<sup>20</sup> Ma, com'è facile capire, un approccio del genere, sebbene della massima rigore storico-scientifico, avrebbe comportato tempi lunghissimi e, dunque, un impegno insostenibile anche per un gruppo nutrito di ricercatori.

Si è deciso quindi di utilizzare un approccio di tipo statistico che, permettendo di verificare la presenza di alcune specifiche caratteristiche univoche e inequivocabili dei radiocifrati della Regia Marina in un campione significativo di telegrammi *ZTPI*, potesse fornire, con un'affidabilità del 95% e un margine di errore dell'1%, la ragionevole certezza sull'origine di tutta la "popolazione" costi-

tuita da tali decrittazioni o, quantomeno, della stragrande maggioranza di esse.

Prima di procedere con la presentazione dei risultati ottenuti, è però opportuno illustrare, attraverso un esempio esplicativo, come si presentano le decrittazioni della serie *ZTPI*, custodite presso il *TNA* di Londra.

Quello qui riprodotto è il telegramma con numero di protocollo *ZTPI* 21548, inviato dalla *Z-Watch* della *Naval Section*<sup>21</sup> alla Centrale Operativa Intelligence dell'Ammiragliato<sup>22</sup> alle ore 16.36Z del 20 novembre del 1942 (*fig. 7* pag. 76).<sup>23</sup>

Si è scelto di utilizzare tale telegramma quale esempio esplicativo poiché di esso è stato possibile reperire, presso l'AUSMM, il messaggio originale, trasmesso da SUPERMARINA al Comando Marina di Tripoli (MARINA TRIPOLI) alle ore 10.30 del 20 novembre 1942 (*fig. 8*, pag. 77).

Come si può notare, lo *ZTPI* 21548 non comprende al suo interno la sola traduzione in lingua inglese del testo del relativo messaggio trasmesso da SUPERMARINA. Oltre ad esso, infatti, nel telegramma originato dalla *Z-Watch* della *Naval Section* di BP sono presenti anche altre importanti informazioni relative al messaggio intercettato.<sup>24</sup> Alcune di tali elementi, meglio precisati di seguito, erano caratteristici della struttura formale dei radiomessaggi cifrati della Regia Marina e di ciò si trova conferma documentale nella normativa dell'epoca custodita presso l'AUSMM (*fig. 9*, pag. 78).<sup>25</sup> È quindi corretto asserire che il riscontro

<sup>19</sup> A seguito di una ricerca effettuata presso l'Archivio dell'Ufficio Storico dell'Aeronautica militare (AUSAM), non è stato possibile reperire alcuna prova documentale del possesso da parte della Regia Aeronautica della macchina cifrante Hagelin C35. Nel fondo AUSAM denominato "Cifrari" è stata rinvenuta solo una pubblicazione dello Stato Maggiore della Regia Aeronautica intitolata "Istruzioni sull'uso dell'apparecchio «automatico» per cifrare e sopra cifrare, edizione 1941", la quale si riferisce ad una macchina cifrante fisicamente e funzionalmente ben diversa dalla Hagelin C35. Un riscontro sull'effettivo uso dell'"Apparecchio automatico per cifrare e sopra cifrare" (ma non della Hagelin C35) da parte della Regia Aeronautica è stato trovato anche tra i documenti custoditi nell'Archivio dell'USMM (AUSMM), all'interno del fascicolo intitolato "Macchina cifrante", contenuto nel fondo *Supermarina-Comunicazioni*".

<sup>20</sup> Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare (AUSMM), fondo *Supermarina-Telegrammi* (1940-1943). Tale fondo è costituito da ben 677 grossi volumi sulle cui pagine interne sono incollate le "copie rapide" ad uso della Sala Operativa di SUPERMARINA dei messaggi, classificati e non, in arrivo o in partenza da Roma.

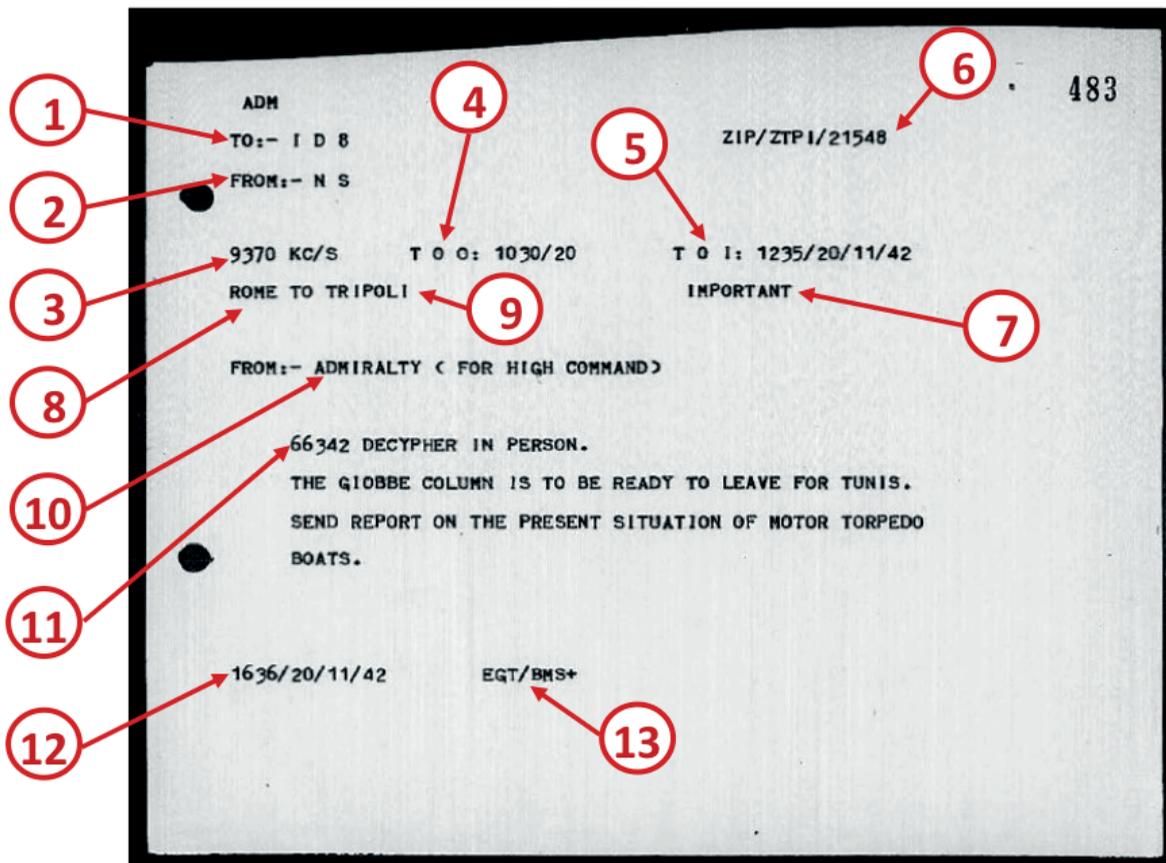
<sup>21</sup> Si veda l'indirizzo del mittente "*FROM NS*" di cui al punto 2 della legenda di figura 1 (mittente: *Naval Section*).

<sup>22</sup> Si veda l'indirizzo del destinatario "*TO ID8*" di cui al punto 1 della legenda di figura 2 (Destinatario *Intelligence Division Section 8*, cioè, come detto in precedenza, l'*OIC* dell'Ammiragliato).

<sup>23</sup> Si veda il punto 12 della legenda di figura 2.

<sup>24</sup> Vds. numeri 3, 4, 5, 6, 9, 12 e 13 della legenda in figura 2.

<sup>25</sup> AUSMM, fondo *Pubblicazioni*, Titolo "A", b. n. 2, fasc. 16/A: Stato Maggiore della Regia Marina, *Norme per la compilazione e l'inoltro dei messaggi in cifra, in pace ed in guerra, edizione 1941*



### **Legenda**

- 1: Destinatario del telegramma (ID8: Intelligence Operational Centre dell'Ammiragliato)
- 2: Mittente del telegramma (Naval Section della GC&CS)
- 3: Frequenza sulla quale è stato intercettato il messaggio cifrato originale
- 4: (Time Of Origination). E' il gruppo data- orario presente sul messaggio originale (è il n. 6 della legenda nell'immagine che si riferisce al messaggio originale)
- 5: (Time Of Intercept). E' l'orario di intercettazione del radiocifrato da parte del Servizio Y
- 6: Protocollo dello "Z signal" composto dal preambolo (ZIP/ZTPI) e un da un mero progressivo
- 7: Traduzione della qualifica del messaggio originale (è il n. 1 della legenda della figura successiva)
- 8: Stazione radio trasmittente dell'intercettato
- 9: Stazione Radio Ricevente dell'intercettato
- 10: Comando o Ente mittente del messaggio originale (è il n. 1 della legenda della figura successiva)
- 11: Protocollo del messaggio decrittato (è il n. 2 della legenda della legenda della figura successiva)
- 12: Gruppo data-orario di trasmissione a Londra del telegramma con il testo decrittato e tradotto
- 13: Iniziali del C° Turno della «Z Watch» e iniziali dell'emandatore/traduttore

Fig. 7 – Il telegramma ZTPI 21548 con la legenda degli elementi che lo compongono (elaborazione dell'Autore da documento originale in TNA, Londra)

**UNICA COPIA CIFRA SUPERMARINA**

**MESSAGGIO IN PARTENZA** ll. 20/11/42-XXI

Numero	Parole	Data	Ora	Transmittente	Via	Protocollo Telegramma
	28					519183

MODALITÀ DI TRASMISSIONE PER LE UNITÀ IN MARE

Zona	N. Onde	Lat. iniziale	Transmittente una volta
		Lat. iniziale	Transmittente due volte
		Lat. iniziale alla fine	
		Senza segnale	

**7** → O.D.      **2** → **MARILIBIA TRIPOLI**

**1** → SUPERMARINA. 66342. Decifrate da solo (alt) Colonna  
Giobbe si tenga pronta proseguire per Tunisi (alt)

**6** → Comunicate situazione attuale motoscafi siluranti  
103020

Min. Arm. Varoli  
Dat t. C° Fur. Rana

### Legenda

- 1: Comando o Ente Mittente
- 2: Protocollo per il testo cifrato
- 3: Data di partenza del radio telegramma
- 4: Protocollo telegrafico del mittente (non compare nel testo cifrato)
- 5: Destinatario del radio telegramma
- 6: Gruppo data-orario di trasmissione
- 7: Qualifica del messaggio (O.D. cioè "Urgente". Vds Norme per i messaggi in cifra della R. Marina)

Fig. 8 – Il corrispondente messaggio originale italiano, relativo allo ZTPI della figura 1, con la legenda degli elementi che lo compongono (elaborazione dell'Autore da documento originale in AUSMM)

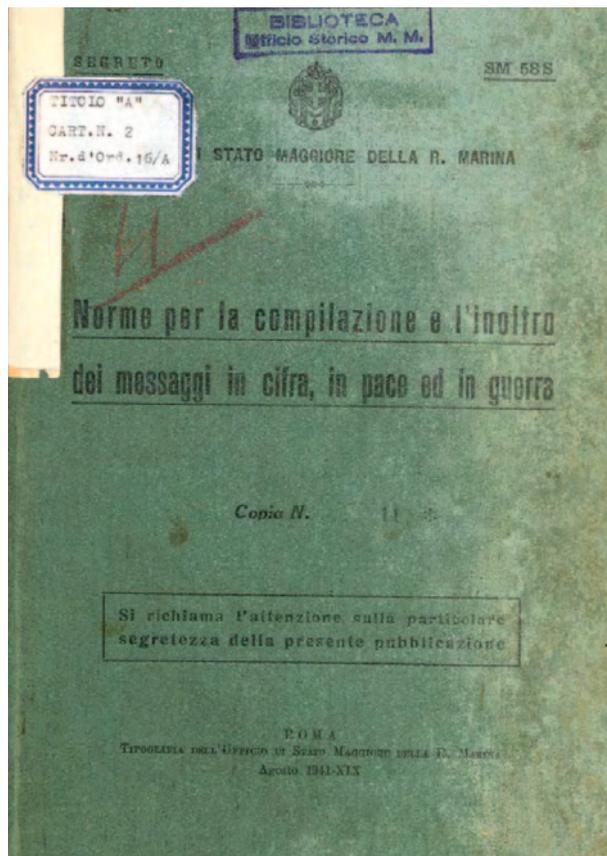


Fig. 9 – La copertina delle “Norme per la compilazione dei messaggi in cifra, in pace e in guerra, edizione 1941. Il volume è conservato presso l’AUSMM

della presenza di tali elementi all’interno del testo dei telegrammi *ZTPI* ne identifichi certamente la fonte nei messaggi cifrati trasmessi dalle stazioni radio della Regia Marina. Tra questi elementi i più significativi sono certamente l’indirizzo radiotele-

grafico dell’Autorità mittente<sup>26</sup> seguito dalle cinque cifre costituenti il numero di protocollo d’Ufficio del messaggio,<sup>27</sup> poiché essi, come si può ben intuire, identificano univocamente, tra i tanti, un solo comando mittente e un solo documento.

D’altra parte, come accennato, che tali due elementi facessero obbligatoriamente parte della struttura formale di ogni radiomessaggio cifrato della Regia Marina è confermato dalla normativa in vigore in quello specifico periodo, secondo la quale:

«La compilazione del messaggio si compone delle seguenti parti, da scriversi nell’ordine appresso indicato e tenendo presente quanto è detto per ciascuna di esse negli articoli successivi:

- 1) qualifica;
- 2) indirizzo;
- 3) testo che comprende a sua volta: Autorità mittente, protocollo d’Ufficio [non sottolineati nel testo originale, n.d.r.], contenuto del messaggio;
- 4) firma
- 5) gruppo orario-data.<sup>28</sup>

E ancora:

«Il protocollo d’ufficio, per i messaggi da trasmettersi in cifra, è costituito da un numero arbitrario<sup>29</sup> composto di tante cifre<sup>30</sup> quante sono quelle componenti i gruppi segreti del cifrario adoperato. Detti numeri arbitrari di protocollo devono essere molto differenti l’uno dall’altro e deve essere assolutamente evitato che si verifichino ripetizioni di uno stesso numero di protocollo a brevi intervalli di tempo [...].

<sup>26</sup> L’indirizzo telegrafico SUPERMARINA è tradotto dalla “Z-Watch” come “ADMIRALTY (FOR HIGH COMMAND)”. In effetti, SUPERMARINA era l’Alto Comando operativo (High Command) del Ministero della Marina italiano (Admiralty) fisicamente collocato (almeno fino alla primavera del 1943) all’interno di Palazzo Marina a Roma. Nell’esempio di figura 2 e il n. 10 della legenda, in quello, corrispondente, di figura 3 è il n. 1.

<sup>27</sup> È in n. 11 della legenda di figura e il n. 2 di quella di figura 3.

<sup>28</sup> AUSMM, *Ibidem*, pag. 29.

<sup>29</sup> L’arbitrarietà della numerazione è stata effettivamente verificata nel campione di decrittazioni analizzato dove, a messaggi originati dalla stessa Autorità mittente nel giro di pochi minuti uno dall’altro, corrispondevano sempre numeri di protocollo molto diversi e non sequenziali. Il motivo di tale prescrizione dello SMM della Regia Marina è facilmente intuibile: utilizzando numeri di protocollo sequenziali, come nel caso dei messaggi non classificati, una volta decrittato il primo messaggio trasmesso da una certa Autorità, i numeri di protocollo dei messaggi successivi sarebbero stati facilmente intuibili per i crittografi per i quali essi avrebbero fornito un cosiddetto “crib”, cioè una porzione in chiaro di un testo cifrato, un “appiglio” crittografico da cui iniziare l’“attacco” al telecifrato stesso.

<sup>30</sup> Essendo il numero di protocollo riportato negli *ZTPI* un gruppo di cinque cifre, se ne deduce che i radiocifrati originali, cioè quelli prodotti dalla cifrante C38m, fossero costituiti da gruppi di cinque caratteri. Sebbene i testi cifrati non siano stati conservati né a Roma né a Londra, si ha una riprova indiretta di ciò dalla documentazione d’archivio britannica. Nel fasc. HW 50-15-6 custodito

Decrittati della serie "ZTPI" – TNA, Fondo DEFE 3						Rifornimenti giunti in Libia			
Fascicolo	N. ZTPI	Data inizio	Data fine	Interv. Temp. (giorni)	Media decrittati/giorno	Anno	Mese	Riforn. giunti	
DEFE 3/832	1-999	16/06/41	03/10/41	109	9,2	1941	Giugno	93,81%	
							Luglio	80,87%	
							Agosto	87,44%	
							Settembre	71,73%	
DEFE 3/833	1.000 – 1.999	04/10/41	13/11/41	40	25,0		Ottobre	79,63	
DEFE 3/834	2.000 – 2.999	14/11/41	08/12/41	24	41,6		Novembre	37,64	
DEFE 3/835	3.000 – 3.999	09/12/41	28/12/41	19	52,6	Dicembre	81,64		
DEFE 3/836	4.000 – 4.999	28/12/41	21/01/42	24	41,6	1942	Gennaio	99,93%	
DEFE 3/837	5.000 – 5.999	22/01/42	11/02/42	20	50,0		Febbraio	99,15%	
DEFE 3/838	6.000 – 6.999	12/02/42	06/03/42	23	43,4		Marzo	82,70%	
DEFE 3/839	7.000 – 7.999	06/03/42	31/03/42	24	41,6		Aprile	99,22%	
DEFE 3/840	8.000 – 8.999	01/04/42	27/04/42	26	38,4		Maggio	93,20	
DEFE 3/841	9.000 – 10.000	28/04/42	22/05/42	24	41,7		Giugno	77,86%	
DEFE 3/842	10.001 – 10.499	22/05/42	03/06/42	12	41,5		Luglio	93,58%	
DEFE 3/843	10.500 – 10.999	04/06/42	15/06/42	11	45,4		Agosto	66,88%	
DEFE 3/844	11.000 – 11.999	16/06/42	02/07/42	16	62,4		Settembre	78,34%	
DEFE 3/845	12.000 – 12.999	03/07/42	17/07/42	14	71,4		Ottobre	55,84%	
DEFE 3/846	13.000 – 13.999	18/07/42	30/07/42	12	83,3		Novembre	74,14%	
DEFE 3/847	14.000 – 14.999	31/07/42	12/08/42	12	83,3		Dicembre	47,38%	
DEFE 3/848	15.000 – 15.999	13/08/42	27/08/42	14	71,4		Gennaio	31,21%	
DEFE 3/849	16.000 – 16.999	28/08/42	10/09/42	13	76,8		1943		
DEFE 3/850	17.000 – 17.999	11/09/42	25/09/42	14	71,4				
DEFE 3/851	18.000 – 18.999	26/09/42	11/10/42	15	66,6				
DEFE 3/852	19.000 – 19.999	12/10/42	26/10/42	14	71,4				
DEFE 3/853	20.000 – 20.999	27/10/42	11/11/42	14	71,4				
DEFE 3/854	21.000 – 21.999	11/11/42	27/11/42	15	66,6				
DEFE 3/855	22.000 – 22.999	27/11/42	11/12/42	13	76,8				
DEFE 3/856	23.000 – 23.999	11/12/42	24/12/42	12	83,3				
DEFE 3/857	24.000 – 24.999	25/12/42	09/01/43	15	66,6				
DEFE 3/858	25.000 – 25.999	10/01/43	23/01/43	13	76,8				
DEFE 3/859	26.000 – 26.999	23/01/43	13/02/43	20	50,0				
DEFE 3/860	27.000 – 27.999	13/02/43	06/03/43	20	50,0				
DEFE 3/861	28.000 – 28.999	06/03/43	23/03/43	16	62,4				
DEFE 3/862	29.000 – 29.999	23/03/43	07/04/43	14	71,4				
DEFE 3/863	30.000 – 30.999	07/04/43	26/04/43	18	55,5				
DEFE 3/864	31.000 – 31.999	26/04/43	17/05/43	20	50,0				
DEFE 3/865	32.000 – 32.999	17/05/43	12/06/43	25	40,0				
DEFE 3/866	33.000-33.999	12/06/43	04/07/43	21	47,6				
DEFE 3/867	34.000 – 34.999	04/07/43	22/07/43	17	58,8				
DEFE 3/868	35.000 – 35.999	22/07/43	07/08/43	15	66,6				
DEFE 3/869	36.000 – 36.999	07/08/43	27/08/43	19	52,7				
DEFE 3/870	37.000 – 37.800	27/08/43	24/09/43	27	29,6				

Tabella 1 – Fascicoli del fondo DEFE-3 prescelti (in giallo) per costituire il campione di messaggi ZTPI da analizzare

*Il protocollo d'ufficio, iniziando la cifratura di un messaggio, deve essere spostato portandolo ad occupare nel testo cifrato il posto prescritto nelle istruzioni del cifrario adoperato.*

*Il protocollo d'ufficio, pur facendo parte integrante del testo in chiaro del messaggio come indicato nell'atto 16, deve essere sempre sottoposto soltanto alla sopracifratura».*<sup>31</sup>

Tornando agli esempi precedenti, è dunque inequivocabile che lo *ZTPI* della figura 2, nel quale l'indirizzo dell'Autorità mittente è: “ADMIRALTY (FOR HIGH COMMAND)” (cioè la traduzione in inglese di “SUPERMARINA”) e il numero di protocollo (arbitrario) è 66342, sia la decrittazione del radiomessaggio riportato in figura 3. E, ciò, si badi bene, a prescindere dalla verifica della coincidenza, a meno di errori di traduzione, dei rispettivi testi.

La presenza, all'interno degli *ZTPI*, dell'indirizzo telegrafico di un Comando o Ente della Regia Marina seguito dal numero di protocollo del messaggio originale è stata dunque scelta quale elemento da ricercare nell'analisi statistica alla base di questo studio.

In questa maniera si è potuto evitare la monumentale ricerca d'archivio che sarebbe necessaria per trovare, presso l'AUSMM, i 37.800 radiomessaggi originali da cui scaturirono gli altrettanti telegrammi *ZTPI* compilati dalla *Z-Watch* della Baracca 4 di BP.

Nell'analizzare gli *ZTPI* del campione selezionato, si è inoltre provveduto a verificare, per ogni decrittato, che l'Autorità mittente fosse effettiva-

mente un Comando o Ente della Regia Marina esistente al momento dell'emanazione (e intercettazione) del messaggio stesso. Quest'ultima verifica, sebbene possa risultare di secondaria importanza, ha permesso di appurare l'assenza d'incongruenze nei decrittati inclusi nel campione, conformando, sostanzialmente, la bontà dello stesso.

Si tenga infatti presente che, soprattutto i Comandi marittimi cosiddetti “extrametropolitani”<sup>32</sup> (Nord Africa, Grecia, Balcani, ecc.), furono, in molti casi «prima soppressi, poi ripristinati seguendo le vicissitudini del fronte di guerra»<sup>33</sup> e, in altri casi ancora, creati *ex novo* conflitto durante.<sup>34</sup>

Il fatto che in nessuna circostanza all'interno del campione analizzato si siano trovate delle decrittazioni in cui Autorità mittente fosse inesistente alla data d'intercettazione del radiomessaggio originale, costituisce, come detto, una conferma della bontà del campione e dunque, delle conclusioni che è possibile trarre sulla “popolazione” di riferimento.

La tabella che segue indica come, ai fini dello studio condotto, sia stato selezionato il campione,<sup>35</sup> di tipo “non probabilistico a scelta ponderata”, dei 7.659 *ZTPI* poi singolarmente analizzati: (tabella 1, pag. 79)

Come si può vedere, gli *ZTPI* analizzati sono stati prescelti in gruppi “discreti” sulla base della loro suddivisione nei fascicoli che costituiscono il fondo DEFE 3 del TNA. La scelta dei singoli fascicoli è stata effettuata in maniera tale che, per ogni semestre di guerra a partire dal giugno 1941 (data di creazione della serie *ZTPI*), il numero complessivo di telegrammi da analizzare fosse, per quanto

presso il TNA, a pag. 3 si legge: «During this period [ottobre 1940, cioè quando fu introdotta nella Regia Marina la C38m, n.d.r.], the Swedish Hagelin machine was first used by the Italians. 5 letter traffic was similar to Enigma». Che non si trattasse comunque di decrittati imputabili alla rottura dei cifrari manuali della Regia Marina è stato ammesso dagli stessi britannici, secondo i quali, a parte un breve periodo ad inizio della guerra, i cifrari manuali italiani non furono mai più violati dai crittografi di BP (cfr. H. Hinsley, *British intelligence in Second World War, British intelligence in Second world war. Its influence in strategy and operations*, London, Her Majesty's Stationary Office, 1979, vol. 1, p. 201).

<sup>31</sup> AUSMM, *Norme per la compilazione e l'inoltro dei messaggi in cifra, in pace ed in guerra*, p. 51.

<sup>32</sup> Cfr. G. Fioravanzo, *L'organizzazione della marina durante il conflitto*, op. cit. in bibliografia, pagg. 90-92.

<sup>33</sup> C. Lazzarini, M. R. Precone, A. Venerosi Pesciolini (a cura di), *L'Archivio della Marina. Guida ai fondi conservati presso l'Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare*, Roma, SMD, 2016, pp. 30-31.

<sup>34</sup> Si veda, ad esempio, i Comandi Marittimi della zona occupata del Sud della Francia, della Tunisia e della Corsica, tutti creati nel novembre del 1942, oppure i Comandi Marina di Zuara e di Buerat (8 gennaio 1942), o quello di Marsa Matruh (luglio 1942) in Nord Africa, ecc. (Cfr. G. Fioravanzo, *L'organizzazione della marina durante il conflitto*, cit., pp. 90-92).

<sup>35</sup> La formula utilizzata per la determinazione numerica del campione è la seguente:  $n = Z2 \text{ pq } N/E2 (N - 1) + Z2 \text{ pq}$  dove: **n** è il campione ricercato, **Z** il parametro da attribuire per ottenere il livello di confidenza ricercato, **N** la popolazione presa in esame e **pq** l'indicatore del grado di omogeneità della popolazione (considerato massimo in questo studio).

possibile, all'incirca sempre lo stesso. Inoltre, dal momento che la *Special Intelligence* britannica influì nella guerra navale in Mediterraneo soprattutto sulla cosiddetta "Battaglia dei convogli",<sup>36</sup> nella scelta dei fascicoli da esaminare si è cercato di far sì che essi rappresentassero, per quanto possibile in egual misura, periodi di maggiore e minor successo per la *Royal Navy* nell'ostacolare l'arrivo dei rifornimenti al fronte Nord africano.<sup>37</sup>

Di seguito i risultati dell'analisi effettuata sul campione sopra descritto:

- N° di ZTPI sicuramente ascrivibili a messaggi originati dalla Regia Marina: 7.565 (98,77%);
- N° di ZTPI probabilmente ascrivibili a messaggi originati dalla Regia Marina: 87 (1,14%);
- N: di ZTPI NON ascrivibili a messaggi originati dalla Regia Marina: 7 (0,09%).

Per completezza d'informazione, va specificato che sono stati considerati come "probabilmente ascrivibili a messaggi originati dalla Regia Marina" tutti quelli ZTPI nei quali l'indirizzo telegrafico dell'Ente o Comando mittente è assente, verosimilmente poiché non decrittato correttamente oppure non ricevuto dagli operatori delle stazioni d'intercettazione dello "Y Service", ma dove sono però presenti altre caratteristiche inequivocabili che riconducano ad un messaggio originato dalla Regia Marina (es. stazione radio di trasmissione e ricezione, riferimenti specifici nel testo, ecc.).

Per quanto riguarda infine i 7 telegrammi ZTPI (0,09% del totale) risultati sicuramente non ascrivibili a radiomessaggi originati dalla Regia Marina, essi risultano essere decrittazioni d'interesse navale passate dalla *Military and Air Section* della Baracca 3 alla "Z-Watch" della *Naval Section* per il tramite della cosiddetta *Naval Section III-N* (fig. 10, sopra). Tale sottosezione era, in pratica, l'elemento di collegamento tra la due già descritte se-

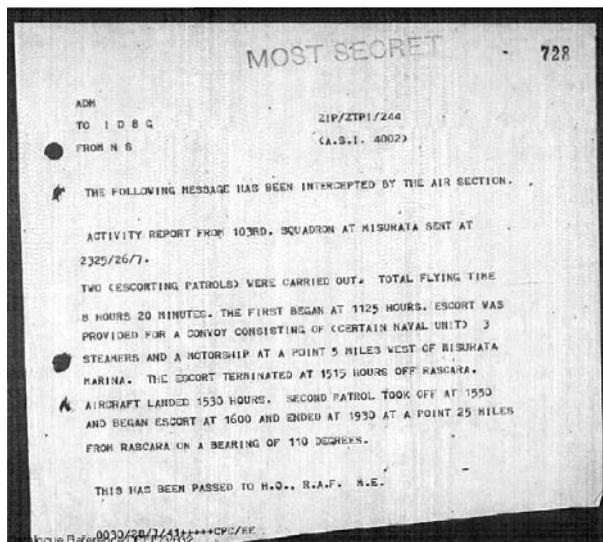


Fig. 10 – Esempio di messaggio ZTPI passato alla "Z Watch" della Baracca 4 dalla Air Section della Baracca 3 (sito [www.nationalarchives.gov.uk](http://www.nationalarchives.gov.uk))

zioni di "processing", cioè la Baracca 3 e la Baracca 4; sebbene costituita da ufficiali intelligence della Sezione navale, essa era fisicamente collocata all'interno della *Military and Air Section* e collegata via telescrivente con la *Naval Section*.<sup>38</sup>

Tale provenienza è, per ognuno dei casi individuati, ben specificata dalla presenza, all'inizio del telegramma, della dizione: "THE FOLLOWING MESSAGE HAS BEEN INTERCEPTED BY THE AIR SECTION", la quale era la sottosezione aeronautica della sezione di "processing" terrestre e aerea collocata all'interno della Baracca 3.

Per ognuno dei suddetti 7 casi può dirsi certo che la fonte sia stata un messaggio afferente a questioni di coordinamento aeronavale originato dalla *Luftwaffe* oppure dalla Regia Aeronautica.

Sebbene non sia possibile assegnare ognuno di tali messaggi all'una o all'altra forza aerea senza

<sup>36</sup> In merito a tale affermazione si concorda con le conclusioni a cui giunse il prof. Santoni nel suo saggio "Il vero traditore", che dimostra di essere, quarant'anni dopo l'uscita della sua prima edizione, un testo per moltissimi versi ancora attuale ma soprattutto, davvero lungimirante per l'epoca in cui fu scritto poiché, anche nelle fonti secondarie in lingua anglosassone, l'influenza della *Special Intelligence* britannica sulla guerra navale nel Mediterraneo era trattata in maniera scarna e superficiale.

<sup>37</sup> Le percentuali di rifornimenti effettivamente giunti a destinazione per ogni mese di guerra è riportata, per comodità del lettore, nell'ultima colonna della suddetta tabella 1. I inseriti in tale colonna sono stati estrapolati dal vol. 1 della collana edita dall'USMM "La Marina italiana nella Seconda guerra mondiale"

<sup>38</sup> Cfr. TNA, fondo HW, fasc. HW 50/15/11, pag 11 verso.



*Fig. 11* – L'incrociatore HMS *Aurora* nave di bandiera del commodoro W. G. Agnew, comandante della Forza K nel corso dello scontro notturno che portò alla distruzione del convoglio “Duisburg” (9/11/1941) (IWM A13443)



*Fig. 12* – L'incrociatore HMS *Penelope* anch'esso facente parte della Forza K della Royal Navy nell'autunno del 1941 (IWM FL4822)



Fig. 13 – L'incrociatore pesante *Trieste* durante la battaglia di C° Teulada (27/11/1940). L'unità fu la nave di bandiera del comandante della 3ª Divisione Navale, amm. Bruno Brivonesi, durante lo scontro notturno del 9/11/1941 (AUSMM)



Fig. 14 – Una bella immagine degli incrociatori *Trento* (in primo piano) e *Trieste* (in secondo piano) scattata nel porto di Livorno il 10 giugno 1939 (AUSMM)

<b>Indirizzo telegrafico</b>	<b>Traduzione in inglese presente negli ZTPI</b>	<b>N° msg</b>	<b>Note</b>
SUPERMARINA	ADMIRALTY (HIGH COMMAND), ROME	1852	
MARISTAT	ADMIRALTY (NAVAL STAFF), ROME	633	
MARIPERS	NAVAL PERSONNEL DIVISION, ROME	30	
MARICOST	DIRECTORATE OF NAVAL CONSTRUCTION, ROME	83	
MARINARMI	DIRECTORATE OF NAVAL ORDNANCE, ROME	27	
MARINAVIA	NAVAL AIR COMMAND, ROME	7	
MARICOTRAF	MERCANTILE MARINE DIVISION, ROME	41	
MARICOSOM	SUBMARINE COMMAND, ROME	14	
ISPETTORATO A.S.	DEPARTMENT OF A/S WARFARE, ROME	6	
MARICOMMI ROMA	NAVAL STORE DIVISION, ROME	17	
C.I.A.F.	ITALO-FRENCH ARMISTICE COMMISSION	22	
MARIDIPART TARANTO	NAVAL H.Q. TARANTO	96	
MARICOMMI TARANTO	NAVAL STORE DIVISION TARANTO	2	
MARIDIPART LA SPEZIA	NAVAL H.Q. LA SPEZIA	1	
MARINARSEN LA SPEZIA	NAVAL ARSENAL, LA SPEZIA	1	
MARIDIPART NAPOLI	NAVAL H.Q. NAPLES	27	
MARICOMMI NAPOLI	NAVAL STORE DIVISION, NAPLES	1	
MARISICILIA	NAVAL H.Q. MESSINA	9	
EGEOMIL	GOVERNOR RHODES	185	
MARIALBANIA	NAVAL COMMAND ALBANIA	1	
MARICORSICA	NAVAL COMMAND CORSICA, BASTIA	6	
MARIEGEO	NAVAL COMMAND DODECANESE, RHODES	238	
MARILIBIA	NAVAL COMMAND LYBIA, TRIPOLI	988	
MARIMOREA	NAVAL COMMAND PELOPONNESE, PATRAS	778	
MARIPROVENZA	NAVAL COMMAND PROVENCE, TOULON	57	
MARIDALMAZIA	NAVAL COMMAND DALMATIA, SPLIT	21	
MARISUDEST	NAVAL COMMAND S.E.G., ATHENS	387	
MARINA BENGASI	N.O.I.C. BENGASI	278	
MARINA BISERTA	N.O.I.C. BIZERTA	234	
MARINA BRINDISI	F.O.I.C. BRINDISI	14	
MARINA DERNA	N.O.I.C. DERNA	27	
MARINA DURAZZO	N.O.I.C. DURAZZO	2	
MARINA LA MADDALENA	N.O.I.C. LA MADDALENA	1	
MARINA LERO	N.O.I.C. LEROS	14	
MARINA POLA	F.O.I.C. POLA	2	
MARINA SPALATO	N.O.I.C. SPLIT	1	
MARINA TEODO	N.O.I.C. TIVAT	43	
MARINA TOBRUK	N.O.I.C. TOBRUK	252	
MARINA TRAPANI	N.O.I.C. TRAPANI	187	
MARINA TRIPOLI	N.O.I.C. TRIPOLI	728	
MARINA VENEZIA	F.O.I.C. VENICE	1	
IDROAVIA TRIPOLI	SEA PLANE COMMAND TRIPOLI	80	
COMANDO FORZE NAVALI	[NOME UNITA' BAND.] FOR NAVAL FORCES	44	1
COMDINAV TRE	[NOME UNITA' BAND.] FOR DIVISION	4	1
COMDINAV QUATTRO	IDEM C.S.	3	1
COMDINAV CINQUE	IDEM C.S.	1	1
COMDINAV SETTE	IDEM C.S.	4	1
COMDINAV OTTO	IDEM C.S.	22	
COMDINAV NOVE	IDEM C.S.	6	1
C.DO FLOTTIGLIE A.S.I.	LANDING CRAFT DIVISION TOBRUK	21	
BATTAGLIONE S. MARCO	SAN MARCO BATTALION (PARACHUTISTS)	2	
COMANDO 183 <sup>a</sup> SQ. IDRO	183 <sup>rd</sup> SQUADRON DIVUGLIE	60	
INDIRIZZO NON SPEC.		98	2
<b>TOTALE</b>		<b>7561</b>	

analizzare anche i decrittati prodotti dalla Baracca 3, è evidente che la percentuale di *ZTPI* non ascrivibili a intercettazioni di radiomessaggi della Regia Marina è, all'interno del campione, assolutamente irrisoria e, dunque, tale si può supporre essere anche all'interno dell'intera "popolazione" degli *ZTPI*.

Una delle 7 decrittazioni di origine "aeronautica" è riportata, a titolo di esempio, nella *fig. 10* a pag. 81. Si noti, in tale esempio, la presenza di due protocolli: "A.S.I. 4002", assegnato originariamente dalla Baracca 3, e *ZIP/ZTPI/244* attribuito invece dalla *Z-Watch* della Baracca 4.

A conclusione dell'analisi effettuata, si riepilogano, nella tabella a pag. 87, gli indirizzi telegrafici dei mittenti dei 7.651 telegrammi *ZTPI* risultati "sicuramente ascrivibili a messaggi trasmessi dalla Regia Marina.

Si noti, come tra gli indirizzi telegrafici elencati in tabella non siano presenti quelli di singole unità navali o subacquee o quelli delle squadriglie di unità sottili e minori.

Tale circostanza è coerente con quella che fu la politica di assegnazione delle pochissime macchine cifranti C38m acquistate dalla Regia Marina, le quali furono fornite da Maristat «solo agli alti Comandi a terra e a bordo ma a nessuna unità singola di superficie o subacquee».<sup>39</sup>

Queste ultime, in numero enormemente maggiore rispetto ai comandi assegnatari della cifrante C38m, utilizzarono per tutto il corso della guerra solo cifrari manuali che, come noto, i crittografi di BP non riuscirono praticamente mai a violare, se non per un brevissimo periodo all'inizio delle ostilità.<sup>40</sup>

L'assenza degli indirizzi telegrafici di unità navali e sommergibili all'interno degli *ZTPI* del campione è da considerarsi quindi un'ulteriore prova, sebbene indiretta, del fatto che tutti i telegrammi di quella serie siano da imputarsi a decrit-

tazioni ai danni di radiomessaggi cifrati con la macchina Hagelin C38m della Regia Marina.

Una considerazione a latere può essere fatta sull'intelligence che i britannici riuscirono a ricavare da quelle decrittazioni. Trattandosi di radiomessaggi scambiati principalmente tra l'Alto Comando navale italiano e i comandi marittimi extra-metropolitani, come si evince dalla sottostante tabella, è presumibile che le principali informazioni ricavate dalle relative decrittazioni siano state inerenti ad aspetti operativi relativi al traffico mercantile da e per quelle aree e alle relative scorte di unità combattenti; tali informazioni non erano invece necessariamente indicative di quanto le perdite inflitte dai britannici avessero influito sulle operazioni a terra: per ottenere tali informazioni i britannici dovettero attendere, alla fine del 1941, la "rottura" della chiave Enigma utilizzata dall'Afrika Korps in nord Africa. (*fig. 11, fig. 12, pag. 82; fig. 13, fig. 14, pag. 83; Tabella 2, a fronte*)

## Corsi e ricorsi

I risultati dello studio effettuato confutano dunque l'ipotesi, sedimentatasi per anni, che gran parte delle decrittazioni della serie *ZTPI*, ottenute da BP ai danni della Regia Marina, fossero in realtà ascrivibili a messaggi radiotelegrafici originati dalla *Luftwaffe* o dalla Regia Aeronautica per questioni di coordinamento aeronavale. Come si è visto, si trovano decrittazioni di origine aeronautica, ma la quantità di queste ultime è irrisoria rispetto a quelle sicuramente imputabili alla Regia Marina.

A corollario di questo studio, si ritiene però utile fornire un ulteriore contributo in merito ad altre due controverse ipotesi formulate, sullo specifico argomento, nel corso degli anni.

La prima di tali ipotesi è che oltre la metà delle 46.092 traduzioni di intercettati italiani effettuate

<sup>39</sup> L. Donini, "I Servizi crittografici delle marine britannica e italiana. Un'analisi comparativa delle loro attività nel secondo conflitto mondiale", *Rivista Marittima*, CXV, n. 1, gennaio 1983, p. 86.

<sup>40</sup> Per una lista più completa dei comandi assegnatari della cifrante C38m si veda la tabella a pag. 86 dell'articolo dell'ammiraglio Donini, riportata in tabella 3. La presenza in tabella 2 di indirizzi telegrafici di Comandi o Enti non assegnatari di cifrante C38m è spiegata nel successivo paragrafo del presente studio.

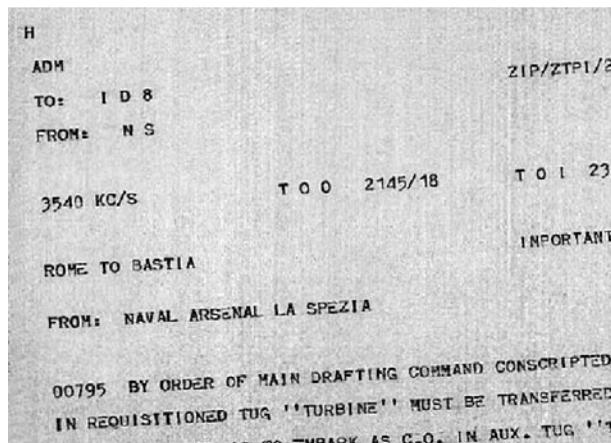


Fig. 15 – Lo ZTPI 25657 del 19/01/1943 (www.nationalarchives.gov.uk)

dalla *GC&CS* tra il 1940 e il 1943 fossero, in realtà, relative a telegrammi cosiddetti “ritardati”, ossia decifrati (non decrittati) dopo l’8 settembre 1943 utilizzando le chiavi crittografiche della Hagelin C38m consegnate ai vincitori direttamente dalla Regia Marina.

A questo proposito, il presente studio ha fornito dei dati che consentono di confutare tale ipotesi.

Analizzando infatti la differenza in termini temporali tra il “*TOI*” (*Time of Intercept*), cioè l’orario d’intercettazione dei radiomessaggi italiani da parte delle stazioni “Y”, e l’orario di trasmissione dei relativi ZTPI all’Ammiragliato, dati entrambi presenti nel testo degli ZTPI stessi<sup>41</sup>, è stato possibile appurare che il tempo medio di trattazione, cioè quello trascorso tra l’intercettazione di un singolo messaggio e la successiva trasmissione del relativo ZTPI all’*OIC* dell’Ammiragliato, era di sole 13,8 ore.

Un tempo di trattazione certamente compatibile con il potenziale sfruttamento operativo delle informazioni ricavate dalle decrittazioni.<sup>42</sup>

Inoltre, escludendo dal computo del tempo di trattazione medio tutti gli ZTPI che si riferiscono a messaggi trasmessi nei primi cinque giorni di ogni mese, tale intervallo di tempo si riduce a sole 7,7 ore. Ciò perché i crittoanalisti del “*Hagelin Party*” impiegavano dai due ai cinque giorni per ricostruire le chiavi interne della macchina Hagelin C38m dal momento che esse, all’inizio di ogni mese, venivano cambiate.

Dunque, nonostante vi siano prove documentali di lamentele<sup>43</sup> all’interno della *Naval Section* della *GC&CS* per i tempi (relativamente) lunghi di trattazione degli intercettati “italiani”, tali ritardi erano comunque dell’ordine di poche ore e non certo di mesi o addirittura anni.

Anche l’ipotesi della fornitura, da parte italiana, delle chiavi crittografiche della C38m ai crittografi della *GC&CS* a seguito dell’armistizio non trova riscontro nella documentazione d’archivio di fonte britannica consultata. Al contrario, all’interno della storia ufficiale della *Naval Section* di BP, il compilatore, probabilmente Frank Birch che fu a capo di quella sezione dal 1941 al 1945 per poi divenire Capo della *Historical Section* del neonato *GCHQ*, asserisce che: «*decoding of back decodes for historical purposes was very hampered by lack of liaison between Naval Section and Italy. Current keys and other Cap[ital] Docs asked for by us failed to reach Naval Section*». <sup>44</sup>

Dunque, seppure sia confermato che al momento della capitolazione dell’Italia esistessero un certo numero di intercettati italiani non ancora decrittati, è assai probabile che essi siano stati deliberatamente accantonati poiché, data la situazione, essi furono ritenuti di minore urgenza operativa. Come dimostrano le carte, per la messa in chiaro dei tali messaggi, ai soli fini storici, la *GC&CS* aveva effetti-

<sup>41</sup> Si tratta, rispettivamente, del punto 5 della legenda di figura 2 (*TOI*, *Time of Intercept*) e del punto 12 della medesima (*TOT*, *Time of transmission*). Negli ZTPI è presente anche il *TOO* (*Time of Origin*) che corrisponde, come si è visto, al gruppo orario-data del messaggio intercettato.

<sup>42</sup> Lo *Special Intelligence* fornito dalla *NID* dell’ammiragliato al Comando della Mediterranean Fleet poté essere sfruttato in maniera ottimale durante i periodi di massima potenza offensiva della base di Malta (autunno 1941 grazie alla presenza della “Forza K”, ed estate del 1942 grazie al trasferimento del II *Fliegerkorps* dalla Sicilia). In tali circostanze il tempo di trattazione degli intercettati “italiani”, comprensivo di quello necessario per far giungere le informazioni da Londra al teatro di operazioni, consentì l’ottimale sfruttamento operativo delle stesse. (Cfr. A. Santoni, *Il vero traditore*, cit., capitoli III, IV e V).

<sup>43</sup> TNA. Fondo *HW*, fasc. HW 50-15-9, pp. 5-6.

<sup>44</sup> *Ibidem*, pag. 6.

vamente chiesto le chiavi crittografiche della C38m alla Regia Marina, ma esse non furono mai consegnate o, comunque, non giunsero mai a BP.

Alla luce di quanto sopra, si può dunque affermare che la gran parte dei 37.800 *ZTPI* oggi custoditi nel fondo DEFE 3 del *TNA* furono prodotti sulla base di messaggi intercettati alla Regia Marina e decrittati il giorno stesso o, al massimo, con un ritardo non superiore ai quattro o cinque giorni, ma, in quest'ultimo caso, solo per i radio dispacci intercettati ad inizio di ogni mese.

L'ultima ipotesi confutata è, infine, quella che il numero di chiavi di messaggio (chiavi esterne) fornite dal Maristat agli utilizzatori della C38m – e dunque il numero di radiomessaggi crittati nel complesso dalla Regia Marina con tale macchina – fosse enormemente inferiore al numero di *ZTPI* prodotti dalla *Naval Section* di BP. Una tale evenienza, qualora corretta, starebbe ovviamente a significare quota parte degli *ZTPI* non sarebbe imputabile a messaggi telegrafici originati da Enti e Comandi della Regia Marina.

La tabella 3, qui accanto, tratta da un ottimo saggio a firma del compianto ammiraglio Donini,<sup>45</sup> mostra come la 3<sup>a</sup> edizione del libro delle chiavi esterne della C38m (aprile 1942) avesse assegnato un totale di 15.000 chiavi esterne, suddivise tra tutti i Comandi ed Enti della Regia Marina, nell'arco di un periodo di 6 mesi, cioè dal maggio all'ottobre di quello stesso anno. D'altra parte, la tabella 1 mostra come il numero di *ZTPI* originati nel medesimo periodo sia stato di circa 14.000, dunque una quantità assolutamente compatibile con il massimo numero di messaggi che,

in detto periodo, gli assegnatari della C38m avrebbero potuto nel complesso originare. Stessa osservazione vale per il periodo marzo-maggio di quell'anno.

Se è vero che presso l'AUSMM è stata reperita la sola tabella di assegnazione delle chiavi esterne C38m sopra riprodotta, è anche vero che, dal momento che tale suddivisione veniva fatta sulla base delle caratteristiche crittografiche di tale macchina cifrante,<sup>46</sup> dunque non è ipotizzabile che tutte le altre assegnazioni per periodi equivalenti di tempo possano essere state numericamente inferiori. Al contrario, poiché il 1942 segnò l'apice della guerra marittima nel Mediterraneo, non c'è motivo di ritenere che la mole di traffico radiotelegrafico originato dai Comandi ed Enti della Regia Marina dotati di C38m in quel periodo possa essere stata quantitativamente inferiore a quella dei periodi precedenti e successivi.

A conclusione di queste note si noti, infine, come la presenza di alcuni indirizzi radiotelegrafici di Enti e Comandi non dotati di C38m all'interno degli *ZTPI* del campione analizzato non debba essere considerata come una anomalia rispetto a quanto fin qui affermato.

QUANTITA' DI CHIAVI ESTERNE ASSEGNATE AI VARI COMANDI				
2 <sup>a</sup> Edizione in vigore dal marzo 1942		R.P.	3 <sup>a</sup> Edizione (aprile 1942) in vigore dal maggio/giugno 1942	
Supermarina e M.M.	3 500	300	Supermarina	1 200
Reparto Comunicazioni		200	Reparto Comunicazioni	1 800
Com. FF.NN. e Com. 1 <sup>a</sup> Sq.	500	100	Com. FF.NN. e Com. 1 <sup>a</sup> Sq.	300
Com. 2 <sup>a</sup> Sq. e Com. 5 <sup>a</sup> Div.	300	100	Com. 2 <sup>a</sup> Sq. e Com. 5 <sup>a</sup> Div.	200
Com. 3 <sup>a</sup> Div.	200	100	Com. 3 <sup>a</sup> Div.	100
Com. 7 <sup>a</sup> Div.	200	100	Com. 7 <sup>a</sup> Div.	100
Com. 8 <sup>a</sup> Div.	200	100	Com. 8 <sup>a</sup> Div.	100
Com. 9 <sup>a</sup> Div.	200	100	Com. 9 <sup>a</sup> Div.	100
Marina Napoli	200	100	Marina Napoli	200
» Taranto	200	100	» Taranto	200
» Messina	200	100	» Messina	200
» Brindisi	200	100	» Brindisi	00
» Albania	500	100	» Albania	500
» Morea	1 500	100	» Morea	1 200
» Sud est	800	100	» Sud est	800
» Egeo	800	100	» Egeo	1 200
» Lero	300	100	» Lero	600
» Libia	2 000	100	» Libia	1 500
» Tripoli	1 000	100	» Tripoli	800
» Bengasi	500	100	» Bengasi	800
» Tobruk	—	100		
Riserva	1 700	600	Riserva	2 900
Totale	15 000	3 000	Totale	15 000

<sup>45</sup> L. Donini, *I Servizi crittografici delle marine britannica e italiana*, cit., p. 86.

<sup>46</sup> Ibidem, pp. 85-90.



Fig. 16 – La cosiddetta “Tavola rotonda degli ammiragli” che ebbe luogo all’Ufficio Storico della Marina poco dopo l’uscita del volume “Il vero traditore”. Si riconoscono l’amm. Ernesto Giuriati (primo da sinistra), il giornalista e storico Franco Bandini (secondo da sinistra), l’amm. Luigi Donini (terzo da sinistra), l’allora Capo dell’USMM, amm. Massimiliano Marandino (secondo da destra) e lo storico prof. Mariano Gabriele (terzo da destra) (in F. Bandini, *Fu una vergogna Punta Stilo?*, in «Storia Illustrata», dicembre 1981, p. 120)

Emblematico, a tale proposito, è il caso dello ZTPI 25657, che risulta basato su un messaggio originato dall’Arsenale della Regia Marina di La Spezia il 18 gennaio del 1943. (fig. 15, a pag. 86.)

Si noti che né Marinarsen La Spezia, né Mari-dipart La Spezia erano assegnatari di cifrante C38m. Nonostante questo, il messaggio riportato in figura è stato intercettato dallo “Y-Service” britannico e poi decrittato da BP. Come fu possibile?

La risposta sta nell’organizzazione “a stella” delle telecomunicazioni della Regia Marina di allora, dove la Stazione radio di Roma costituiva il centro di tutto il sistema. Dunque il messaggio dell’esempio citato non fu trasmesso direttamente da La Spezia a Bastia, bensì prima da La Spezia a Roma via telegrafo e successivamente da Roma a Bastia via radio.<sup>47</sup> In questa ultima tratta, dopo essere stato cifrato con una macchina C38m di cui entrambe le stazioni radio erano dotate, fu intercettato da una delle stazioni di ascolto britanniche nel Mediterraneo e quindi inviato a BP per la decrittazione.

## Conclusione

Come si ritiene di aver dimostrato, si può affermare, ragionevolmente, che la serie di telegrammi “ZTPI” trasmessa dalla Naval Section di BP all’OIC dell’Ammiragliato fu generata, per la grandissima parte (98,77%) da radiomessaggi originati da Comandi ed Enti della Regia Marina cifrati con la macchina Hagelin C38m. Ne sono prova l’analisi statistica condotta su un campione significativo degli ZTPI custoditi presso il TNA di Londra e lo studio, con esso concordante, della documentazione d’archivio fino ad oggi reperita sia in Gran Bretagna che in Italia.

La prova inconfutabile, la cosiddetta “pistola fumante”, sarebbe quella, come già detto, di confrontare uno a uno gli ZTPI del fondo DEFE 3 con le “copie rapide” dei messaggi del periodo 1940-1943 custodite nel fondo *Supermarina-Telegrammi* (1940-1943) custodito presso l’AUSMM, ma in attesa che qualche studioso di buona volontà

<sup>47</sup> Si veda la riga “ROME TO BASTIA”, indicante, rispettivamente, la stazione radio trasmittente e quella ricevente (cfr. legenda della figura 2) che non erano, come si è detto, necessariamente mittente e destinatario del messaggio.

possa dedicarsi a un così imponente e lungo lavoro di ricerca, si ritiene che i risultati del presente studio siano sufficienti, poiché basati su solide e inoppugnabili argomentazioni, a sopire le polemiche, a volte anche molto accese, sorte in passato su tale spinoso argomento.<sup>48</sup>

## Bibliografia

- Andrew C.M., *Her Majesty's Secret Service. The making of british intelligence community*, London, Heinemann, 1985
- Bandini F., “Fu una vergogna Punta Stilo? Tavola rotonda con gli ammiragli Ernesto Giuriati, Massimiliano Morandino, Luigi Donini e lo storico Mariano Gabriele”, *Storia illustrata*, dicembre 1981, pp. 119-126 (fig. 16, a fronte.)
- Beesly P., *Very special intelligence. The story of the Admiralty's Operational Intelligence Centre 1939-1945*, New York, Doubleday & Co. Inc., 1978
- Budiansky S., *La guerra dei codici. Spie e linguaggi cifrati nella seconda guerra mondiale*, Milano, Garzanti, 2002
- Cernuschi E., *Ultra. La fine di un mito. La guerra dei codici tra gli inglesi e le Marine italiane 1934-1945*, Milano, Mursia, 2014
- Cernuschi E., “Molto rumore per nulla. La vera storia delle macchine cifranti Hagelin italiane, 1940-43”, *Rivista Marittima*, anno CLII, n. 6, giugno 2020, pp. 74-83
- Denniston A.G., “The Government Code & Cipher School between the wars”, *Intelligence and National security* (1986) 1:1, pp. 48-70
- Donini L., “I Servizi crittografici delle marine britannica e italiana. Un'analisi comparativa delle loro attività nel secondo conflitto mondiale”, *Rivista Marittima*, anno CXV, n. 1, gennaio 1983, pp.69-94
- Fioravanzo G., *La Marina italiana nella seconda guerra mondiale*, vol. XXI: *L'organizzazione della marina durante il conflitto*, Roma, USMM, 1975
- G.C.H.Q., *History of Bletchley park huts and blocks 1939-1945*, Bletchley Park Trust, Milton Keynes, Report 2009
- Giorgerini G., Nassigh R., “Riflessioni su “ULTRA””, *Rivista Marittima*, anno CXIII, n. 8, agosto 1981, pp. 65-76
- Giuriati E., “Storia e tradimento”, *Rivista Marittima*, anno CXIII, n. 6, giugno 1981, pp. 59-66
- Hamilton C.I., *The character and organization of the Admiralty Operational Intelligence Centre during the Second World War*, *War in History* (2000) 3, pp. 295-324
- Hinsley F.H., *British intelligence in Second world war. Its influence in strategy and operations*, vol. I, London, Her Majesty's Stationary Office, 1979
- Hinsley F.H., Stripp A., *Codebreakers. The inside story of Bletchley Park*, Oxford, Oxford University Press, 1993
- Kahn D., *The Codebreakers. The story of secret writing*, The MacMillan Company, New York 1968
- Kanyon D., *Bletchley Park and the D-Day. The untold story of how the battle for Normandy was won*, London, Yale University Press, 2019
- Lazzerini C., Precone M. R., Venerosi Pesciolini A. (a cura di), *L'Archivio della Marina. Guida ai fondi conservati presso l'Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare*, Roma, SMD, 2016
- Macksey K., *The searchers. Radio intercept in two world wars*, New York, Sterling Publishing Co. Inc., 2003
- Matthews P., *SIGINT. The secret history of signals intelligence in the world wars*, Cheltenham, The History Press Ltd, 2013
- McKay S., *Bletchley Park. The secret archives*, London, Aurum Press Ltd, 2017
- Rizza C., “Breaking Hagelin. Come fu violata la macchina cifrante della Regia Marina nella seconda guerra mondiale”, *Rivista Marittima*, anno CLI, n. 10, novembre 2019
- Santoni A., *Il vero traditore. Il ruolo documentato di ULTRA nella guerra del Mediterraneo*, Milano, Mursia, 1981
- Sebag-Montefiore H., *Enigma. The Battle for the code*, London, Weidenfield & Nicholson, 2017
- Smith M., *The code-breakers of Station X*, Shire Publications, Botley 2013
- West N., *The SIGINT secrets. The signals intelligence war 1900 to today*, New York, William Morrow & Co. Inc., 1986
- Winton J., *ULTRA at sea*, London, Leo Cuper, 1988

<sup>48</sup> Si vedano, a tale proposito le “lettere al Direttore” e gli articoli pubblicati sulla *Rivista Marittima* nel periodo 1981-1994, di cui si è riportato in bibliografia solo quelli più significativi dal punto di vista storico-scientifico.



Il capitano di corvetta Giuseppe Cigala Fulgosi (torpediniera *Sagittario*), Mar Egeo, estate 1941. Si noti la divisa molto "originale". Il comandante infatti indossa una sahariana con i pantaloncini corti, sopra le stellette al bavero si può notare la corona regia, in quanto già aiutante di bandiera del duca d'Aosta. Sul petto è indossato il nastrino della medaglia d'oro al valor militare e più in basso il nastro della croce di ferro di seconda classe. Ulteriore particolarità, sulla manica destra il comandante ha cucito il distintivo della 5a *Gebirgaeger*, l'unità tedesca che il comandante protesse durante l'azione di avvicinamento a Suda.

**FONTI  
E DOCUMENTI**

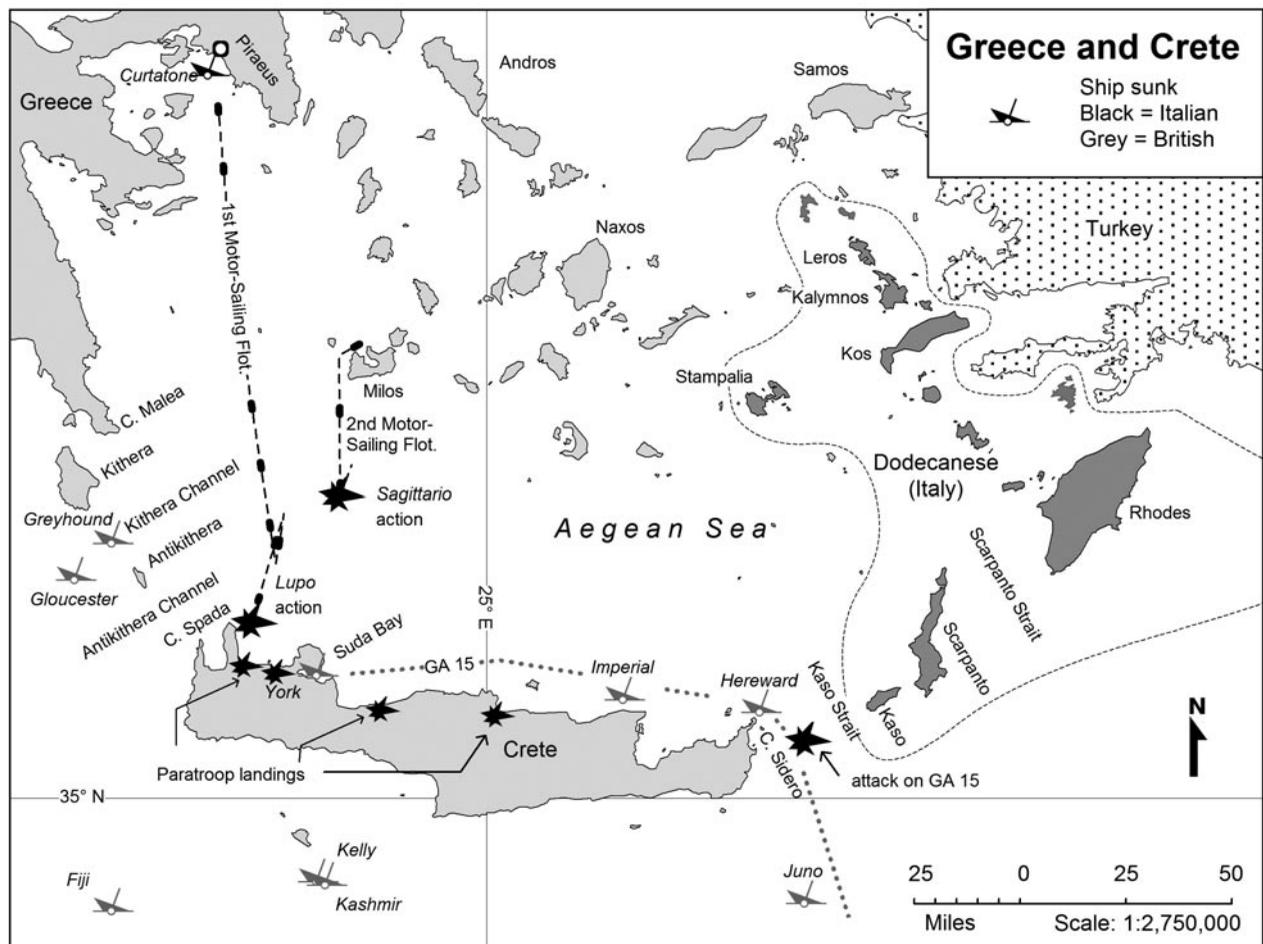


Fig. 1 – Mappa delle operazioni nelle acque di Creta (da V. P. O'Hara, *Lotta per il Mare di mezzo. La guerra delle grandi Marine nel teatro del Mediterraneo. 1940-1945*, Roma, USMM, 2022)

# Notizie sulle azioni navali della Seconda Guerra Mondiale

## La Regia Marina e la battaglia per Creta

Alessandro Vagnini

### Abstract

*This article describes some important episodes of the battle of Crete. The operations took place during the invasion of the island in the last decade of May 1941, which saw the brilliant actions of two Italian torpedo boats, Lupo and Sagittario, and some MAS. The attempts to bring reinforcements by sea to the German troops already on the island resulted in clashes between the Italian escorts and superior British forces. The second episode reproduced here is an action conducted by five Italian MAS against a British surface force in the Canal of Caso. Lastly is the landing operation of the Italian troops in Sitia.*

### Un quadro introduttivo

Quella che segue è la descrizione di alcune operazioni condotte nell'ultima decade del maggio 1941 dalla Regia Marina nelle acque di Creta (fig. 1, a fronte). Nello specifico si tratta di azioni svoltesi per l'occupazione dell'isola di Creta, che coinvolsero le torpediniere *Lupo* e *Sagittario* (fig. 2, e fig. 3 pag. 94, fig. 4 e fig. 5, pag. 96, fig. 6, pag. 101) e alcuni MAS tra il 20 e il 21 maggio, cui si aggiunge lo sbarco sull'isola di forze di terra italiane sotto la protezione della flotta, avvenuto pochi giorni dopo. Gli episodi di seguito riprodotti si inseriscono nella più ampia operazione per la conquista di Creta, cui presero parte come noto consistenti contingenti avio-transportati tedeschi, così come praticamente tutte le forze navali italiane a disposizione nell'Egeo.<sup>1</sup>

La battaglia di Creta – Operazione *Merkur* – iniziò il 20 maggio 1941 ed ebbe termine il 1° giu-

gno, quando le forze britanniche e del *Commonwealth* evacuarono l'isola. Si trattò di un indubbio successo per le forze dell'Asse, nonostante il pesante tributo pagato dai tedeschi.<sup>2</sup> L'operazione stessa era il logico ed essenziale corollario della campagna di Grecia, vista la posizione strategicamente rilevante dell'isola e la possibilità di farne uso per dominare le acque e i cieli dell'Egeo e dei Balcani meridionali. Quando dunque il 27 aprile le forze tedesche facevano il loro ingresso ad Atene, mentre gli italiani occupavano le varie isole dell'Egeo, Creta rimase l'ultimo essenziale obiettivo per concludere la campagna e garantire con essa alle forze dell'Asse un vantaggio strategico in tutto il bacino orientale del Mediterraneo.

Le forze alleate sull'isola ammontavano a 32.000 uomini,<sup>3</sup> con qualche mezzo corazzato, cui si sommavano circa 10.000 greci. I tedeschi mobilitarono per l'operazione l'XI Corpo aereo al co-

<sup>1</sup> Per il quadro complessivo delle operazioni navali si rimanda a G. Fioravanzo, *La Marina Italiana nella Seconda Guerra Mondiale. Vol. V: La Guerra nel Mediterraneo – Le azioni navali: dal 1° aprile 1941 all'8 settembre 1943*, Roma, Ufficio Storico della Marina Militare, 1960.

<sup>2</sup> Sulla battaglia di Creta vedi A. Beevor, *Crete: The Battle and the Resistance*, London, Penguin, 1992; B.H. Liddel Hart, *Storia militare della Seconda guerra mondiale*, Milano, Mondadori, 1995, pp. 187-192; G. Schrieber (edited by), *Germany and the Second World War*, Vol. III, The Mediterranean, South-East Europe, and North Africa, 1939-1941, Oxford, Oxford University Press, 2015.



Fig. 2 - R. Claudus, *Torpediniera Sagittario – Acque di Creta* (olio su tela, cm 95x50, Accademia Navale – Livorno)



Fig. 3 – La torpediniera *Sagittario* all'attacco, Mar Egeo 22/05/1941 (AUSMM)

mando del generale Kurt Student, forte di circa 22.000 uomini. Una volta che i paracadutisti avrebbero occupato gli aeroporti sarebbe stata trasportata per via aerea buona parte della 5<sup>a</sup> Divisione di montagna, mentre il resto e l'equipaggiamento pesante sarebbero giunti per mezzo di imbarcazioni scortate da unità italiane.

Il Regio Esercito, che inizialmente i tedeschi volevano escludere dall'operazione, intervenne nella fase finale della battaglia con un raggruppamento al comando del generale Ettore Caffaro. Si trattava di uomini della 50<sup>a</sup> Divisione fanteria *Regina*, due compagnie da sbarco della Regia Marina, carabinieri e camicie nere, appoggiati da 13 carri leggeri. Queste truppe – come riportato nell'allegato 3 – sarebbero sbarcate il 28 maggio nella Baia di Sitia.

Il mattino del 20 maggio, dopo un intenso bombardamento aereo, ebbero inizio gli aviolanci e i combattimenti infuriarono intorno all'aeroporto di Maléme. Le perdite furono molto elevate da entrambe le parti. Contemporaneamente, i tedeschi tentavano di impadronirsi delle installazioni portuali di La Canea e Suda, incontrando anche qui accanita resistenza. Nelle stesse ore fu lanciato anche un attacco contro Candia, dove le perdite furono particolarmente elevate.<sup>4</sup>

Il 21 iniziarono ad arrivare i primi rinforzi per gli attaccanti. Questi giunsero in parte via mare per mezzo di convogli, composti prevalentemente da caicchi e pescherecci requisiti, salpati da Salonicco e dal Pireo sotto la scorta di torpediniere italiane (fig. 7 e fig. 8, pag. 102).

Nella notte tra il 20 e il 21 maggio 1941 la torpediniera *Lupo* venne inviata a scortare un convoglio con a bordo oltre 2.000 soldati tedeschi diretti a Maleme.<sup>5</sup> La nave doveva sostituire la *Sirio* che aveva avuto alcune avarie. Unitasi al convoglio a sud di Milo, la torpediniera ricevette però ordine

di far rientrare i trasporti; ordine che fu poi annullato alcune ore dopo, permettendo così di riprendere la rotta su Creta.<sup>6</sup> A quel punto, vista la velocità del convoglio, questo sarebbe giunto nella zona di sbarco in nottata, cosa però ritenuta rischiosa; le operazioni di sbarco andavano infatti condotte con buona disponibilità di luce.

Intorno alle ore 23.00 il convoglio venne avvistato ed attaccato da tre incrociatori leggeri – *Dido*, *Orion* e *Ajax* (fig. 9 e fig. 10, pag. 104) – e da quattro cacciatorpediniere. A circa 5 miglia a N-NE di Capo Spada venne infatti segnalato l'avvistamento di un'unità nemica. Il comandante del *Lupo* decise quindi di lanciare i siluri. Nel frattempo però la nave britannica invertiva la rotta e venne deciso, per non rilevare la presenza del convoglio, di non aprire il fuoco. Poco dopo veniva però avvistata un'altra "grossa unità nemica" e quasi contemporaneamente il *Lupo* venne a trovarsi sotto il fuoco di diverse navi. La torpediniera accostò immediatamente sulla dritta ed effettuò il lancio di siluri contro un incrociatore ad una distanza intorno ai 700 metri, sparando poi con tutte le armi. La nave iniziò anche a distendere una cortina fumogena a protezione dei trasporti. La torpediniera venne quindi raggiunta da numerosi colpi. Un secondo incrociatore passò poi a brevissima distanza, rischiando una collisione con il *Lupo*. A questo punto l'equipaggio italiano rilevava il bagliore di un'esplosione causata dai siluri, mentre venivano avvistate le altre navi nemiche, che però apparentemente disorientate dalla confusione del momento si scambiarono "a brevissima distanza cannonate fra di loro".<sup>7</sup>

A quel punto il comandante della torpediniera italiana, ritenendo di non poter più fare nulla per assistere i trasporti, decise di sfruttare la momentanea confusione per disimpegnarsi, allontanandosi verso ponente, rientrando al Pireo.

<sup>3</sup> Circa la metà inglesi, gli altri australiani e neozelandesi.

<sup>4</sup> Il primo giorno di combattimenti costò ai tedeschi la perdita di circa un terzo delle forze impiegate.

<sup>5</sup> Archivio dell'Ufficio Storico dello Stato maggiore della Marina [d'ora in poi AUSMM], fondo *Supermarina*, serie *Notizie su azioni navali*, b. 1, Notizia n. 16, *Azioni Navali svoltesi durante le operazioni per l'occupazione dell'isola di Creta dal 20 al 22 maggio 1941/XIX*.

<sup>6</sup> A bordo del *Lupo* si trovava anche un ufficiale di collegamento tedesco, responsabile per lo sbarco delle truppe.

<sup>7</sup> AUSMM, fondo *Supermarina*, serie *Notizie su azioni navali*, b. 1, Notizia n. 16, *Azioni Navali svoltesi durante le operazioni per l'occupazione dell'isola di Creta dal 20 al 22 maggio 1941/XIX*, p. 13.



Fig 4 – Torpediniera *Sagittario* - Marinaio con cuffia in tela per ordini. Azione del 22 maggio 1941 nel Mar Egeo (AUSMM)



Fig 5 – Naufraghi tedeschi di un piroscafo, appartenente a un altro convoglio che era stato attaccato da cacciatorpediniere britanniche, sono salvati dal *Sagittario*, 22/05/1941 Mar Egeo (AUSMM)

Le navi inglesi rintracciarono il convoglio grazie al radar. I trasporti rimasero dunque in balia del nemico. Otto caicchi andarono perduti, mentre altri sei riuscirono a scappare facendo rotta su Milo.<sup>8</sup> Solo un caicco e un cutter del convoglio raggiunsero Creta.<sup>9</sup> Tuttavia, va qui ricordato come il *Lupo* nulla potesse fare di più per aiutare i trasporti ed è certo che la gran parte dei soldati tedeschi poté salvarsi solamente grazie alla pronta reazione del comandante Francesco Mimbelli.<sup>10</sup> L'azione condotta dalla torpediniera fu senza dubbio audace ed opportuna, e valse al suo comandante la Medaglia d'oro al valore. Le perdite subite in questa occasione così come l'attacco a un secondo convoglio, di cui tratteremo in seguito, furono però in primo luogo la conseguenza dell'attività di *intelligence* condotta dai britannici grazie a Ultra.<sup>11</sup>

Lo scontro era stato particolarmente violento. La torpediniera italiana aveva complessivamente incassato diciotto colpi di cannone di medio e piccolo calibro, oltre a “innumerevoli colpi di mitragliera”. Nonostante ciò e benché molti colpi fossero giunti in vicinanza di parti vitali della nave, questa non ne risultò menomata, potendo continuare a combattere e poi ritirandosi senza ulteriori danni verso il Pireo. Come giustamente si legge nel rapporto di fine missione, al rientro in porto tutti rimasero “meravigliati” per come una unità sottile avesse potuto resistere a tanti colpi “senza che la sua velocità ed il suo potere offensivo subissero menomazioni”.<sup>12</sup>

Nel frattempo la Regia Aeronautica e la *Luftwaffe* ottennero il domino dell'aria. Per tale motivo, l'ammiraglio Cunningham, a seguito degli attacchi aerei italiani e all'affondamento il 21 maggio del cacciatorpediniere *Juno*, aveva dato dispo-

sizioni affinché le navi britanniche durante il giorno si ritirassero al di fuori del raggio di azione dei bombardieri dell'Asse.

Mentre era in corso l'Operazione *Merkur* gli aerei continuarono a pattugliare senza interruzione le acque intorno a Creta. Il 20 maggio la ricognizione aerea segnalò una forza navale nemica composta da due incrociatori e sei cacciatorpediniere, diretti verso il Canale di Caso (Kasos). Il Comando Militare Marittimo dell'Egeo dispose quindi l'uscita da Scarpanto di alcuni MAS per intercettare ed attaccare gli inglesi all'altezza del canale.<sup>13</sup> Quella sera stessa le unità italiane, in agguato nella posizione stabilita, avvistarono il nemico che faceva rotta verso nord.

Ebbe così inizio lo scontro, essendo i MAS fatti segno del fuoco delle mitragliere inglesi. Il *MAS 536* fu il primo a lanciare i suoi siluri; anche il *MAS 546*, avvistate due sagome di incrociatori, attaccò l'unità di testa, venendo a sua volta fatto segno del fuoco di artiglierie e mitragliere da uno dei cacciatorpediniere di scorta, senza però subire alcun danno. Stessa cosa fecero i *MAS 520* e *541*. Dopo il lancio tutti i MAS udirono dei boati che attribuirono allo scoppio dei siluri, ma non fu possibile confermare se i colpi fossero andati effettivamente a segno, non venendo rinvenute tracce di navi affondate e di naufraghi. Ad ogni modo l'azione risultò particolarmente efficace, soprattutto poiché essa si inquadrò in uno sforzo complessivo, cui prese parte anche l'aeronautica dell'Asse, che rese particolarmente difficile per i britannici operare nelle acque intorno a Creta. Non vi sono poi dubbi sull'aggressività con la quale i MAS avevano condotto l'azione.

Nelle ore precedenti una seconda ondata di trasporti tedeschi supportati da aerei d'attacco della

<sup>8</sup> Persero la vita circa 800 soldati tedeschi.

<sup>9</sup> V.P. O'Hara, *Lotta per il mare di mezzo. La guerra della grandi marine nel teatro del Mediterraneo, 1940-1945*, Roma, Ufficio Storico della Marina Militare, 2022, p. 161.

<sup>10</sup> *Le Medaglie d'oro al valor militare*, Roma, Ufficio Storico della Marina Militare, 1992, pp. 306-307.

<sup>11</sup> F.H. Hinsley, *British Intelligence in the Second World War*, vol. II, *Its influence on Strategy and Operations*, Cambridge, Cambridge University Press, 1994, pp. 84-85.

<sup>12</sup> AUSMM, fondo *Supermarina*, serie *Notizie su azioni navali*, b. 1, Notizia n. 16, *Azioni Navali svoltesi durante le operazioni per l'occupazione dell'isola di Creta dal 20 al 22 maggio 1941/XIX*, p. 16.

<sup>13</sup> AUSMM, fondo *Supermarina*, serie *Notizie su azioni navali*, b. 1, Notizia n. 31, *Azione svolta dai Mas 546-523-536-541-520 nella notte dal 20 al 21 Maggio 1941 XIX nel Canale di Caso*, p. 1.

*Luftwaffe* e della Regia Aeronautica, era riuscita a sganciare altri paracadutisti e alianti contenenti truppe d'assalto. Il nodo centrale della battaglia stava dunque divenendo la capacità di inviare rinforzi e rifornimenti, dal cielo così come via mare. I britannici però non si erano ancora rassegnati alla sconfitta. Il 21 maggio alla Forza C, composta da quattro incrociatori e tre cacciatorpediniere, agli ordini dell'ammiraglio King, venne infatti ordinato di attaccare un secondo convoglio che navigava in direzione di Creta.

Il convoglio era composto da trentotto caicchi e piroscafetti carichi di truppe tedesche ed era salpato da Milo nel pomeriggio del 20 maggio, scortato dalla torpediniera *Sagittario*.<sup>14</sup> Dopo aver soccorso i naufraghi della torpediniera *Curtatone*, affondata su una mina all'uscita del Pireo, la *Sagittario* si diresse verso il punto d'incontro con i trasporti. A bordo della nave era imbarcato anche il capitano di fregata della *Kriegsmarine* Von Lipinski. Le navi si concentrarono a Milo prima di dirigersi verso La Canea.

La mattina del 22 maggio venne avvistato in lontananza un violento tiro antiaereo, attribuito a unità nemiche sotto attacco aereo. Poco dopo venne stabilito un contatto visivo con le navi britanniche. Si trattava della Forza C con gli incrociatori leggeri *Naiad*, *Perth*, *Calcutta* e *Carlisle*, insieme ai cacciatorpediniere *Kandahar*, *Kingston* e *Nubian* (fig. 11 e fig. 12, pag. 106; fig. 13 e fig. 14, pag. 108).

La torpediniera italiana distese quindi una cortina di fumo per proteggere i trasporti. A quel punto, già sotto il fuoco nemico, la *Sagittario* iniziò a sua volta a sparare, prima di lanciare i siluri.<sup>15</sup> Effettuato il lancio, invece di disimpegnarsi la torpediniera tentò di distrarre l'attenzione del nemico dal convoglio. Ben quattro incrociatori stavano a quel punto sparando sulla torpediniera italiana che

venne raggiunta da numerosi colpi, senza subire però alcun serio danno. Fu a quel punto osservata una ampia colonna d'acqua e del fumo provenire dalla posizione di una delle navi nemiche, che si ritenne colpita dai siluri. Fatto testimoniato anche da alcuni naufraghi di uno dei mercantili.<sup>16</sup> Tuttavia nessuna nave venne affondata nell'azione, per quanto la *Naiad* rientrasse in seguito ad Alessandria piuttosto malconcia. La relazione britannica riporta numerosi attacchi aerei nel mattino anche con lanci di siluri contro il *Naiad*, attribuendo dunque a questi tutti i danni riportati dalla nave. Il diario di guerra dell'VIII *Fliegerkorps*, da cui dipendevano i gruppi aerei impiegati quel giorno nelle acque di Creta, non menziona però alcuna azione prima delle 9.30 contro la Forza C, mentre il colpo e la colonna d'acqua riportati nel rapporto italiano sono segnalati alle 9.14.<sup>17</sup> Ciò potrebbe implicare che i danni inflitti all'incrociatore inglese siano stati provocati anche dal siluro lanciato dalla torpediniera *Sagittario*. Un siluro colpì in effetti, perforandolo, il dritto di prua ma senza esplodere.<sup>18</sup> La nave dovette infine allontanarsi dallo scontro e per tale motivo venne ritenuta affondata dagli italiani. Ovviamente, data la complessità della vicenda e i ripetuti attacchi, esistono diverse possibili spiegazioni per l'insieme dei danni riportati dall'unità, compresa quella, accreditata dagli stessi inglesi, che la nave fosse stata colpita anche da un siluro sganciato da un aereo, per quanto il rapporto italiano faccia riferimento solamente a *Stukas* e non ad aerosiluranti. Gli incrociatori britannici, ora ridotti a tre, accostarono verso Sud, mentre il *Kingston* si diresse verso il *Sagittario*. Poco dopo gli incrociatori sospesero il fuoco e anche il cacciatorpediniere fece rotta verso Sud. Giunsero a quel punto alcuni *Stukas*, i quali attaccarono le navi nemiche ma anche la stessa torpediniera italiana.<sup>19</sup>

<sup>14</sup> La nave era salpata dal Pireo al comando del tenente di vascello Giuseppe Cigala Fulgosi.

<sup>15</sup> Per la descrizione dello scontro vedi anche E. Cernuschi, "La giornata del *Sagittario*", *Rivista Marittima*, ottobre 2000.

<sup>16</sup> AUSMM, fondo *Supermarina*, serie *Notizie su azioni navali*, b. 1, Notizia n. 16, *Azioni Navali svoltesi durante le operazioni per l'occupazione dell'isola di Creta dal 20 al 22 maggio 1941/XIX*, p. 20.

<sup>17</sup> Questa versione dei fatti è riportata in E. Cernuschi - A. Tironola, *Mediterraneo e oltre. Analisi di alcuni grandi successi della Marina alla luce delle nuove fonti di archivio*, Roma, USMM, 2015, pp. 150, 153-154. Su questa interessante vicenda vedi anche E. Cernuschi, "HMS *Naiad* versus RT *Sagittario*", *Rivista Marittima*, marzo 2013.

<sup>18</sup> L. Le Bailly, *The Man Around the Engine: Life Below the Waterline*, London, Kenneth Mason Publications, 1990, p. 82; Cernuschi, *Mediterraneo e oltre*, cit., pp. 162-163.

Radunati i trasporti, ora al sicuro, la torpediniera procedette a riaccompagnarli a Milo, prima di fare nuovamente rotta verso Creta per raccogliere i naufraghi di un piroscafo affondato dagli inglesi. Dopodichè, Cigala Fulgosi fece rotta sul Pireo, dove giunse nel tardo pomeriggio. La coraggiosa condotta durante lo scontro valse al Comandante una Medaglia d'oro al valore.<sup>20</sup>

L'azione del *Sagittario* fu decisiva e spinse l'ammiraglio King a rompere il contatto, mentre gli aerei continuavano ad attaccare la squadra navale britannica. Per oltre tre ore gli aerei dell'Asse bombardarono le navi britanniche. Gli inglesi furono dunque portati ad interrompere l'azione nonostante gli ordini in senso contrario ricevuti da Alessandria. Il 22 maggio Cunningham, dopo avere rimosso dall'incarico King, fu infatti costretto a ritirare le proprie forze navali dall'area, rinunciando così ad attaccare i convogli diretti sull'isola.

L'arrivo a Creta dei primi reparti della 5ª Divisione di montagna e di altri paracadutisti aveva nel frattempo permesso ai tedeschi di occupare totalmente l'aeroporto di Màleme e le adiacenti spiagge. Furono necessari però ancora alcuni giorni perché le forze dell'Asse acquisissero una chiara superiorità sui difensori. La sera del 23 maggio i vari nuclei tedeschi riuscirono a stabilire stabili collegamenti tra loro; questo insieme alla ormai acquisita superiorità aerea fece pendere la bilancia dalla parte dell'Asse mentre i britannici si schieravano a difesa di Canea e Suda.<sup>21</sup> Nonostante l'invio di alcuni rinforzi a Suda i britannici si erano di fatto ormai rassegnati alla perdita dell'isola. L'evacuazione venne quindi autorizzata da Londra il 27 maggio.<sup>22</sup> Sarebbero stati necessari però alcuni giorni per compiere l'operazione. Il 31 maggio i britannici furono infine costretti ad interrompere l'evacuazione per il timore degli attac-

chi aerei e navali che stavano infliggendo pesanti perdite alle unità della *Royal Navy*. Del resto le operazioni intorno a Creta stavano andando piuttosto male per i britannici. La corazzata *Warspite* venne danneggiata gravemente mentre due incrociatori leggeri, il *Gloucester* e il *Fiji*, furono affondati. Stessa sorte toccò ai cacciatorpediniere *Kashmir* e *Kelly*; la squadra britannica fu quindi costretta a ritirarsi in direzione di Alessandria.

Le operazioni di sbarco delle truppe italiane a Creta avvennero alcuni giorni dopo l'inizio di *Merkur*. L'azione fu organizzata dal Comando Militare Marittimo dell'Egeo e affidata al comando del capitano di vascello Aldo Cocchia.

In vista dello sbarco erano state attrezzate numerose piccole unità con ponti, cavalletti e pontiletti su fusti di benzina.<sup>23</sup> Sul piroscafo *Porto di Roma* era stato anche sistemato un ponte scorrevole a prora, capace di sostenere il passaggio di automezzi. Molto accortamente, nell'eventualità che al momento dello sbarco le navi incagliassero lontane dalla spiaggia, ogni trasporto era stato dotato di una motolancia, di uno zatterone costruito con fusti vuoti e di piccole imbarcazioni.<sup>24</sup>

Le truppe erano state addestrate alle operazioni di sbarco, il che dimostra che l'eventualità era stata attentamente considerata e si erano studiate le misure atte a renderle realizzabili. Questo è un aspetto importante visto che l'episodio, per altro non particolarmente noto al grande pubblico, è stato in qualche caso descritto come improvvisato, mentre invece si trattava di un'eventualità attentamente considerata nei suoi vari aspetti. I reparti di fanteria coinvolti erano stati particolarmente addestrati a Lero, Rodi e Stampalia; reparti da sbarco della Regia Marina erano stati appositamente organizzati e si erano formati reparti da spiaggia, imbarcati in numero di otto per ogni nave. A ciò si

<sup>19</sup> La torpediniera venne fatta segno di ben cinque attacchi successivi.

<sup>20</sup> Cigala Fulgosi venne insignito dell'importante onorificenza il 1° agosto 1941. Vedi *Le Medaglie d'oro al valor militare*, Roma, Ufficio Storico della Marina Militare, 1992, pp. 309-310.

<sup>21</sup> J. Keegan, *La seconda guerra mondiale*, Milano, Rizzoli, 2000, p. 165.

<sup>22</sup> *Ibidem*, p. 166.

<sup>23</sup> Le navi così attrezzate potevano formare un ponte verso terra lungo fino a 25 metri oltre la prora.

<sup>24</sup> AUSMM, fondo *Supermarina*, serie *Notizie su azioni navali*, b. 1, Notizia n. 25, *Spedizione di "Creta" – 27 maggio 1941/XIX*, pp. 1-2.

aggiunga che i precedenti sbarchi, effettuati a Castellosso e alle Cicladi avevano rappresentato utili esperienze in vista dell'azione di Creta.

Il convoglio con i trasporti, in tutto quindici navi, era stato affidato alla scorta di un cacciatorpediniere, quattro torpediniere e sei MAS.

La località scelta per lo sbarco fu Sitia, sulla parte orientale dell'isola, 15 miglia oltre Capo Sidero. Si trattava di una località fuori dalla rotta normale delle navi britanniche, che si trovava all'estremità della strada che portava a Ierapetra, principale obiettivo delle truppe italiane.

Considerate le condizioni di luce e i tempi di navigazione, si decise di effettuare lo sbarco a metà pomeriggio di modo da non dare al nemico il tempo di intercettare il convoglio, lasciando allo stesso sufficienti ore di luce per procedere agli sbarchi.<sup>25</sup> I calcoli furono ben fatti e contribuirono alla perfetta riuscita dell'operazione.

Grazie alla ricognizione aerea fu possibile tenere sotto controllo i movimenti della flotta britannica, avvistata in navigazione verso il Canale di Caso, la quale se avesse mosso a tutta forza avrebbe potuto intercettare il convoglio prima di Capo Sidero.<sup>26</sup> Erano però stati presi provvedimenti per rallentare il nemico. Il sommergibile *Sirena*, una cinquantina di *Stukas* e bombardieri e siluranti italiani avrebbero infatti attaccato la formazione britannica, seguiti da MAS, opponendo “una resistenza ritardatrice” sufficiente a garantire la riuscita dello sbarco.<sup>27</sup>

A sud di Caso le navi britanniche iniziarono infatti a subire attacchi aerei che le ritardarono, deviarono per evitare il sommergibile, destinando alla caccia due cacciatorpediniere ed entrarono infine nello stretto alle 18.30, ben lontane da Capo Sidero, quando i trasporti italiani avevano già sbarcato le truppe e una parte del materiale.<sup>28</sup>

Giunte a destinazione, le navi italiane si aprirono a ventaglio e tutte insieme si andarono ad incagliare dolcemente sulla lunga e dritta spiaggia di Sitia.<sup>29</sup> In pochi minuti i soldati furono a terra ed ebbe inizio lo sbarco del materiale. L'operazione fu veloce e ben condotta, non vi fu alcuna resistenza né le navi nemiche ebbero occasione di intervenire. Circa 3000 uomini erano sbarcati a Creta senza alcuna perdita, mentre i tedeschi – come ricordava il rapporto di fine missione – “malgrado il fantastico e fortunato valore delle navi scorta” (*fig. 15 e fig. 16*, pag. 110) e le perdite inflitte ai britannici nel Canale di Caso, avevano fallito i due tentativi di sbarco.<sup>30</sup>

Il 1° giugno, con l'interruzione dell'evacuazione delle forze alleate, aveva fine la battaglia per Creta. La lotta era stata particolarmente dura per la *Royal Navy*, che aveva perso in totale quattro incrociatori e altrettanti cacciatorpediniere.<sup>31</sup>

L'Asse era ora in possesso della grande isola. Un risultato di grande rilievo ma che era stato raggiunto ad un costo particolarmente alto per i tedeschi; oltre seimila tra morti e feriti con la perdita di quasi trecento aerei.

La Regia Marina trasse importanti insegnamenti dall'analisi delle azioni qui riportate (*fig. 17 e fig. 18*, pag. 116; *fig. 19, fig. 20, fig. 21 e fig. 22*, pp. 122-123). Le operazioni condotte attorno a Creta resero palese l'importanza del coordinamento tra forze navali ed aeree e misero in evidenza l'importanza di adeguati collegamenti tra italiani e tedeschi nella conduzione di operazioni congiunte, collegamenti che vi furono e funzionarono piuttosto bene. La preparazione dello sbarco e il modo in cui esso venne condotto fornirono inoltre indicazioni utili per progettare future azioni di questo tipo ed infatti la preparazione del mai effettuato sbarco a Malta molto deve all'esperienza maturata nell'Egeo.

<sup>25</sup> Ivi, p. 4.

<sup>26</sup> Si trattava di tre incrociatori e cinque cacciatorpediniere.

<sup>27</sup> AUSMM, fondo *Supermarina*, serie *Notizie su azioni navali*, b. 1, Notizia n. 25, *Spedizione di “Creta” – 27 maggio 1941/XIX*, p. 6.

<sup>28</sup> In aggiunta a ciò, il *Crispi* fu inviato a bombardare il faro di Sidero.

<sup>29</sup> Qualche si affiancò semplicemente al piccolo molo.

<sup>30</sup> AUSMM, fondo *Supermarina*, serie *Notizie su azioni navali*, b. 1, Notizia n. 25, *Spedizione di “Creta” – 27 maggio 1941/XIX*, p. 7.

<sup>31</sup> Nel complesso la battaglia di Creta sarebbe costata alla *Royal Navy* anche il danneggiamento di una corazzata, una portaerei, quattro incrociatori e tre cacciatorpediniere.



Fig. 6 – Torpediniera *Sagittario*, l'equipaggio ritratto in un momento di svago (AUSMM)

La prestazione offerta dalle forze italiane nel corso dell'intera battaglia di Creta era stata senza dubbio positiva. Le navi italiane si erano sempre battute senza esitazione, avevano attaccato il nemico anche in condizioni di netta inferiorità pur di proteggere i trasporti (*tab. 1 e tab. 2*, pag. 132, tratte da V. O'Hara, *Lotta per il mare di mezzo*, USMM 2022), avevano tenuto sotto controllo le rotte di approccio all'isola (*fig. 23*, pag. 126 e *fig. 24*, pag. 128) ed avevano condotto una perfetta azione di sbarco (*fig. 25*, pag. 130; *fig. 26 e fig. 27*, pag. 134; *fig. 28*, pag. 136) senza incontrare resistenza e senza venire disturbati dalla flotta britannica, poiché erano stati capaci di ingabbiare le navi nemiche in una rete di sicurezza che le aveva rallentate attaccandole senza sosta, in un'ottima azione cui avevano preso parte unità di superficie, sottomarine e forze aeree, anche tedesche. L'esempio delle ope-

razioni condotte dalla Regia Marina nelle acque di Creta nell'ultima settimana del maggio 1941 appare sotto molti punti di vista esemplare, sia per ciò che riguarda l'azione dei singoli, che emerge chiaramente dalla condotta delle unità coinvolte, sia in termini di operazioni complesse (*fig. 29*, pag. 140; *fig. 30 e fig. 31*, pagg. 142-143). Perdite ve ne furono ovviamente, ma come la storia avrebbe poi dimostrato queste furono dovute in gran parte a Ultra e sotto questo punto di vista andrebbe notato che dopo Matapan la Regia Marina aveva iniziato ad utilizzare la macchina C-38 al posto di Enigma per le sue trasmissioni in codice e che i cifrari della C-38 furono decodificati solamente a partire dal mese di giugno. Questo dettaglio forse può contribuire a spiegare il fatto che i convogli carichi di soldati tedeschi venissero intercettati mentre lo sbarco italiano riuscì perfettamente.



Fig 7 – L'ammiraglio Schuster passa in rassegna gli equipaggi della 1ª Squadriglia Torpediniere, Pireo, maggio 1941 (AUSMM)



Fig 8 – Un segnalatore tedesco comunica alla torpediniera *Sagittario* (AUSMM)

## Appendice n. 1

UFFICIO DI STATO MAGGIORE DELLA R. MARINA  
REPARTO O. A. - UFFICIO ADDESTRAMENTO

CARTELLA NOTIZIE SULLE AZIONI NAVALI: Copia N. 5

Data: 23 Giugno 1941/XIX

Notizia N. 16

ARGOMENTO: Azioni Navali svoltesi durante le operazioni per l'occupazione dell'isola di Creta dal 20 al 22 maggio 1941/XIX

Per lo svolgimento dell'operazione contro l'isola di CRETA (Operazione Mercurio) l'Ammiraglio tedesco Schuster, Comandante del Settore Sud-Est, aveva emanato il seguente ordine di operazione:

ORDINE DI OPERAZIONE N. 2  
PER L'IMPRESA "MERCURIO"

A – Situazione nemica:

Sarà trasmessa in tempo e verbalmente oppure per r.t.  
In tutti i casi si prevede azione di sommergibili nemici.

B – Misure di sicurezza fuori dall'Egeo:

- 1 – In ambedue i passaggi ad occidente ed oriente di Creta due sommergibili italiani in agguato. I sommergibili non entrano nell'Egeo.
- 2 – Con buon tempo MAS italiani si troveranno nella notte dal X al X più un giorno e dal X più uno al X più due giorni nel passaggio tra l'Isola Casos e Creta.
- 3 – Ricognizione aerea dall'alto fino all'imbrunire contro forze di superfici inglesi nel Mediterraneo Orientale.

C – Svolgimento generale dell'operazione:

- 1 – Giorno X ore 07.15 lancio dei paracadutisti presso Maleme per l'occupazione dell'aeroporto Maleme, Canea e baia di Suda previo attacco aereo.
- 2 – Giorno X ore 16.00 lancio dei paracadutisti nel Settore di Candia per l'occupazione degli aeroporti e del Porto di Candia (Iraklion).
- 3 – Giorno X + 1 sbarco di truppe a mezzo di aerei negli aeroporti dichiarati liberi. Se gli aeroporti non possono essere rimessi in breve tempo, lo sbarco di truppe sarà fatto con navi (x convoglio) che partiranno da Pireo non prima del giorno X + 2 giorni.

D – Orario per lo svolgimento dell'operazione navale:

- 1) Gruppo Maleme della Squadriglia navale leggera:  
Una Torpediniera italiana con circa 20 motopescherecci. Carico: Truppe e materiale leggero.
- a) Partenza da Pireo X –2 giorni ore 21.00  
da posizione Milos di preparazione circa Capo Vara X –1 giorno ore 20.00

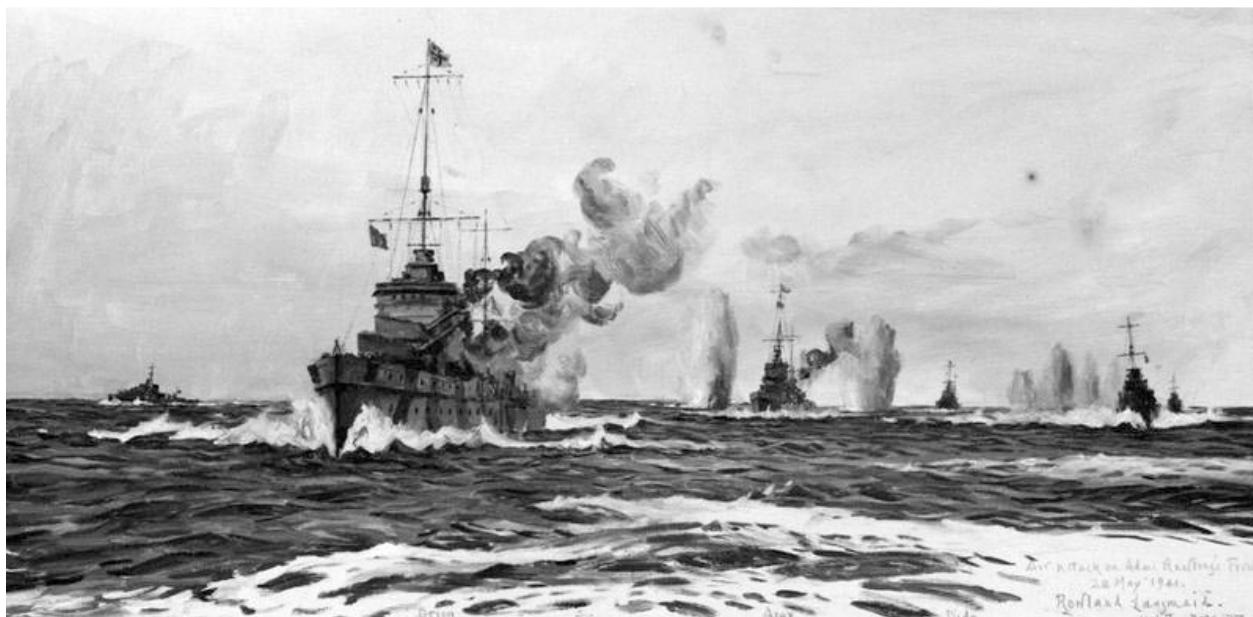


Fig. 9 – Dipinto dell' *Orion*, *Ajax*, *Dido* in azione nelle acque di Creta, opera del pittore ufficiale della Royal Navy, lieutenant commander R. Langmaid (Imperial War Museum, immagine A 13643 via Wikimedia Commons)



Fig. 10 – L'incrociatore leggero HMS *Orion*, classe "Leander" (Naval History and Heritage Command, immagine NH 80-G-170809)

- arrivo previsto Maleme spiaggia giorno X ore 16.00  
 Partenza da Pireo X-2 giorni  
 dalla posizione di preparazione Milos X -1
- b) Il X -1 giorno il gruppo il gruppo avrà intensa scorta aerea a partire dall'altezza di Seraphos fino a Milos cioè a partire dalle ore 1X.00 [sic] all'incirca ed il giorno X dall'alba.
- c) Eventuale posizione di attesa:  
 Se fino al giorno X verso le ore 10.00 non è giunto l'ordine per il proseguimento dell'avanzata, le unità si manterranno in una posizione che si trovi circa 25-30 miglia a nord di Maleme sulla rotta, finché arrivi un ordine corrispondente alla situazione.
- d) Dopo l'esecuzione dello sbarco una parte dei motopescherecci rimarrà presso il porto di sbarco in attesa di eventuali ordini da parte del Capo Convoglio tedesco. Il resto del naviglio ritornerà a Pireo, possibilmente in formazione serrata, tenendo presente che l'Isola di Parabole (23°27' E e 36°56' N) dovrà essere passata dalla parte occidentale.
- 2) Gruppo Iraklion della Squadriglia Navale leggera:  
 Una Torpediniera italiana con circa 30 motopescherecci. Carico: Truppe e materiale leggero.
- a) Partenza da Lavrion (dopo riunione dei sottogruppi) giorno X ore 21.00  
 (dalla posizione di preparazione capo Varo) Milos all'incirca giorno X +1 ore 18.00  
 arrivo previsto Iraklion giorno X +2 ore 18.00
- b) Il gruppo avrà scorta aerea a partire dalle prime luci il giorno X +2. Rotta della formazione da Capo Psales direttamente per Iraklion. Ad occidente di questa formazione navigano i dragamine italiani.
- c) Eventuale posizione di attesa.  
 Qualora sino al giorno X +2, verso le ore 09.00, non fosse arrivato un ordine di continuare l'avanzata la formazione si manterrà sulla posizione che si trova a circa 35 miglia da Iraklion sulla rotta diretta, sino a che non arrivi un ordine che corrisponda alla situazione.
- d) Dopo l'esecuzione dello sbarco una parte dei pescherecci resterà al punto di sbarco a disposizione ed in attesa di ordini dal Capo Convoglio Tedesco. Le rimanenti unità faranno ritorno possibilmente in formazione serrata navigando ad oriente dell'Isola di Milos entro le Cicladi.  
 Il gruppo Iraklion sarà informato in tempo se lo sbarco sarà fatto nel porto ovvero in costa aperta.
- 1) Gruppo Dragamine Italiani Suda:  
 questo gruppo è composto da una Torpediniera Italiana con 4 dragamine.
- a) partenza da Pireo giorno X +1 mattino  
 partenza da posizione di preparazione a Milos giorno X +1 mezzanotte  
 arrivo previsto davanti alla baia di Suda giorno X +2 verso mezzogiorno
- b) Per la formazione sarà fatta ricognizione aerea ravvicinata il giorno X +1 a partire dalle prime luci sulla rotta di avanzamento da Milos alla baia di Suda.  
 Rotta Capo Psales (Isola Milos) direttamente sulla baia di Suda.  
 Ad oriente di questa rotta naviga il gruppo Iraklion della Squadriglia leggera (motopescherecci).
- c) Eventuale posizione di attesa.  
 Se al giorno X +1 fino alle ore 09.00 non sarà dato ordine per il proseguimento dell'avanzata la formazione si manterrà su una posizione che si trova a circa 35 miglia dall'ingresso della baia di Suda su rotta diretta sino a che non arrivi un ordine corrispondente alla situazione.  
 Cercare di terminare il lavoro di dragaggio per creare un passaggio libero possibilmente in serata del giorno X +2, dato che le navi si metteranno in moto da Pireo non appena sarà giunto l'avviso di passaggio libero.
- d) Tempo permettendo, a questa formazione sarà aggiunta una Squadriglia di MAS (4 unità) in formazione libera. In caso contrario i MAS si terranno pronti a Milos. Partenza dei MAS prevedibilmente il giorno X da Pireo a Milos.



Fig. 11 – Il cacciatorpediniere HMS *Kingston* ripreso in azione nelle acque del Mediterraneo (Imperial War Museum, immagine A 8052 via Wikimedia Commons)



Fig. 12 – L'incrociatore antiaereo HMS *Carlisle* in un'immagine del 1942 (Imperial War Museum, immagine FL 5448 via Wikimedia Commons)

2) Gruppo Dragamine Iraklion:

di questo gruppo fanno parte una Torpediniera Italiana con 4 dragamine.

- |   |                              |
|---|------------------------------|
| a) Partenza; da Pireo                         | giorno X +1 mattino          |
| partenza da posizione di preparazione a Milos | giorno X +1 verso mezzanotte |
| arrivo previsto Iraklion                      | X +2                         |
- b) La formazione sulla rotta di avanzamento da Milos a Iraklion avrà ricognizione aerea ravvicinata il giorno x +1 a partire dalle prime luci.
- c) Eventuali posizioni d'attesa:  
 Se al giorno X +1 fino alle ore 09.00 non sarà dato ordine per il proseguimento dell'avanzata la formazione si manterrà su una posizione che si trova a circa 35 miglia da Iraklion sulla rotta diretta, sino a che non arrivi un ordine corrispondente alla situazione.  
 Cercare di terminare il lavoro di dragaggio per creare un passaggio libero possibilmente in serata del giorno X +2 dato che le navi si metteranno in moto da Pireo non appena sarà giunto l'avviso del libero passaggio.

F - I trasporti saranno approntati in modo che a partire dal giorno X +1 sera, sia pronto a partire un convoglio (primo convoglio) con truppe e materiali, per il caso che gli aeroporti di Creta siano inservibili oppure un trasporto (secondo convoglio) con attrezzi pesanti.

L'ora esatta della partenza dipende dalla comunicazione di libero passaggio sulla rotta da parte dei gruppi dragamine. In primo momento dovrà essere tenuto libero il porto d'arrivo. L'approntamento di un terzo convoglio dovrà essere fatto in un modo da poter partire il giorno X +3. Il numero delle navi dei singoli convogli dipenderà dalla disponibilità di vapori. La scorta di questi convogli sarà affidata alle Squadriglie torpediniere italiane. Sarà provveduto ad una accurata ricognizione aerea durante le ore diurne, non appena saranno note le ore di partenza.

G - Disposizioni generali:

- 1) Marbef. Griechenland (Comando Navale Grecia) è direttamente responsabile insieme agli Stati Maggiori delle tre armi di fronte all'Ammiraglio Sudest per quanto riguarda l'organizzazione e l'approntamento delle unità leggere. Marbef. Comunicherà in tempo il giorno in cui le unità leggere ed i convogli saranno pronti a partire.
- 2) Tutte le unità saranno impiegate direttamente dall'Ammiraglio Sudest. La direzione militare e marinaresca è affidata ai Comandanti Italiani delle scorte. Presso le unità leggere ed i convogli sarà aggregato al Comandante Italiano della Scorta un Ufficiale Tedesco, in qualità di Capo Convoglio, il quale in mare seguirà le direttive del Comandante Italiano unico responsabile di fronte ai Comandanti delle navi e delle truppe tedesche in mare, senza considerazione dell'anzianità di grado.  
 Per quanto riguarda lo sbarco il Capo Convoglio Tedesco assumerà il Comando. Dopo lo sbarco dei singoli gruppi non è da ritenere che si abbia ulteriormente bisogno delle Torpediniere italiane. Esse riceveranno ordine in merito.
- 3) L'intera operazione deve essere ignota anche alle proprie truppe ed eventualmente presentata come una operazione di rimpiazzo di altre truppe di occupazione delle isole e ritrasporto di esse a Saloniko [sic].
- 4) Unità che dovessero subire ritardi devono tentare con tutti i mezzi di raggiungere i porti d'arrivo previsti. Le unità di scorta ed il grosso dei singoli convogli continua la rotta ordinata. Se qualche unità non fosse più in grado di manovrare dovrà fare i segnali stabiliti. Se in base al giudizio dell'Ufficiale più anziano a bordo non dovesse essere possibile ulteriore proseguimento le unità dovranno raggiungere il porto più vicino tedesco o italiano.
- 5) Permesso di tiro delle truppe imbarcate sui motopescherecci soltanto in caso di avvistamento di sommergibile che si trova vicinissimo. In tutti gli altri casi l'apertura del fuoco potrà essere fatta dopo segnale delle torpediniere italiane (attenzione, aereo nemico – sommergibile).



Fig. 13 – L'incrociatore leggero HMS *Naiad* nel corso di un'azione di fuoco contraereo nelle acque del Mediterraneo (Imperial War Museum, immagine A 9791 via Wikimedia Commons)



Fig. 14 – L'incrociatore leggero australiano HMAS *Perth* (Naval History and Heritage Command, immagine NH 57861)

- 6) Al giorno X insieme con i paracadutisti sarà lanciato un Ufficiale di marina specializzato per gli sbarchi che sarà a disposizione delle truppe atterrate. Il suo compito sarà quello di informare le truppe atterrate in merito alla presa di possesso delle località di sbarco e dei porti. Inoltre dovrà studiare, preparare ed appoggiare lo sbarco dei singoli contingenti di truppe ad informarsi subito in merito alle possibilità di scarico per i convogli.

H - Flotta aerea 4 è pregata di:

- 1) Di assicurare la necessità scorta e ricognizione aerea in base all'orario sopraindicato.
- 2) Di comunicare la presa di possesso dei porti ed informare non appena saranno liberi per lo sbarco.
- 3) Di assicurare a mezzo di ricognizione aerea ravvicinata ed a grande distanza che unità navali nemiche non minaccino la navigazione delle singole squadriglie dato che le formazioni si avvicineranno alla scorta non appena si avrà comunicazioni in merito.

È importante che la comunicazione della ricognizione aerea del mattino giunga con la massima rapidità e precisione all'Ammiraglio Sudest, in modo da poter durante la notte prendere misure contro eventuali operazioni degli inglesi.

Non ho nessun dubbio, e data la provata collaborazione delle tre armi e quella con i camerati italiani potrà essere assolto il non facile compito.

Slancio, tenacia e costanza condurranno al successo che sarà decisivo per l'intera condotta della guerra.

Lo svolgimento delle operazioni del gruppo "MALEME" scortato dalla Torp. "LUPO" e del gruppo "IRAKLION", scortato dalla Torp. "SAGITTARIO", risulta dai rapporti di navigazione delle suddette unità e che sono qui riportati in succinto.

## **RAPPORTO DI MISSIONE DELLA R. TORP. "LUPO"**

### **1) ESPOSIZIONE CRONOLOGICA**

Alle ore 17.00 circa del 20 maggio ricevo da Marisudest l'ordine telefonico di approntarmi per recarmi a sostituire nella scorta del convoglio motovelieri di MALEME il SIRIO che era partito dal Pireo la sera precedente e che si trovava nelle prossimità di Milo. (Il CURTATONE – inizialmente designato alla sostituzione del SIRIO – era saltato poco prima sulle mine in prossimità dell'isolotto di Phleva). Alle 18-06 lascio l'ormeggio ed alle 18.25 esco dalle ostruzioni. In franchia dirigo a 20 nodi per Milo seguendo fino a Gaitare le rotte di sicurezza. Mare mosso da mezzogiorno.

In seguito ad accordi con il SIRIO presi per r.d.s., alle 22.35 entro nella rada di Milo per effettuare a ridosso l'operazione di trasbordo dal SIRIO al LUPO del Comando Germanico della Spedizione. Alle 22.58 do fondo nella rada interna di Milo.

Alle 24.00 circa il SIRIO entra nella rada suddetta e si inizia subito per mezzo di imbarcazioni il trasbordo del personale e dei materiali in parola, do libertà di manovra al SIRIO per raggiungere Lero e con il LUPO esco dalla rada dirigendo verso l'isolotto Paximadia, in prossimità del quale il SIRIO aveva abbandonato la scorta del convoglio.

Verso le 02.45 oltrepasso il convoglio senza avvistarlo. Alle 04.00 dopo essermi spostato di 4 miglia a ponente (verso l'orizzonte era più scuro), inverto la rotta ed alle prime luci avvisto il convoglio esattamente di prora. La sua velocità durante la notte era stata bassissima (poco più di 2 nodi) a causa del mare in prora (mare forza 3).

Procedo a riordinare la formazione portandomi in prossimità dei vari motovelieri e trasmettendo loro con segnalazione a bandiere e con megafono, le disposizioni del caso. Rotta diretta Maleme. Il convoglio risulta costituito



Fig. 15 – *Interception of enemy convoy off Crete*, con HMS Dido, HMS Orion, HMS Ajax, opera del pittore ufficiale della Royal Navy, lieutenant commander R. Langmaid (National Maritime Museum, Greenwich, UK, via Wikimedia Commons)



Fig. 16 – R. Claudus, *Scontro notturno in Egeo tra la Torpediniera Lupo ed una Divisione di incrociatori inglesi*, olio su tela, cm 180x100, Comando Marittimo Sud – Livorno

da 18 fra motovelieri e piroscafi: 7 delle 25 unità partite la sera del 19 dal Pireo hanno avuto delle avarie e sono dovute rientrare alla base o fermarsi a Milo.

Alle 07.15, quando la testa del convoglio si trovava ancora a miglia 50 da Maleme, ho ricevuto da Marisudest l'ordine di fermarmi sul posto: un'ora dopo – alle 08.15 – l'ordine di rientrare a Milo. Faccio invertire la rotta e dirigere isolatamente verso Nord (nella tabella delle segnalazioni convenzionali ad una bandiera era prevista la possibilità di dover trasmettere tale ordine). Con il mare in poppa la velocità dei motovelieri, molti dei quali alzano le vele, aumenta sensibilmente.

Alle 11.00 quando mi trovavo a circa 8 miglia da Milo, ricevo l'ordine di riprendere la rotta per Creta alla massima velocità consentita dai motovelieri veloci, regolando la navigazione in modo da pasare sotto la costa di ponente della Baia di Canea, perché la città omonima risultava ancora in mano del nemico. La trasmissione dell'ordine a tutti i motovelieri sparpagliati in una zona di mare piuttosto ampia richiede un certo tempo: è soltanto alle 11.45 circa che tutti i motovelieri riprendono la rotta verso Capo Spada che si ricostituisce il convoglio.

Dato che il Comandante Tedesco imbarcato sul LUPO mi comunica che lo sbarco non può assolutamente essere effettuato nelle ore notturne (fra l'altro egli aveva previsto il dragaggio da parte dei motovelieri italiani in vicinanza della riva) e che non è possibile giungere al punto d'approdo prima di notte, alle ore 13 radio-telegrafo al Marisudest la mia distanza da Maleme è ancora di 52 miglia e che pertanto l'operazione non può aver luogo prima dell'alba del giorno successivo.

Verso le 12.00 avevo intanto intercettato il telegramma di scoperta di un sommergibile avvistato da un aereo alle 9h proprio nella zona per la quale stavo transitando. A scopo intimidatorio faccio lanciar alcune bombe da getto.

Nelle prime ore del pomeriggio il mare si abbonaccia e la velocità del convoglio sale per qualche ora a 4,5-5.

Alle 17.40 ricevo un ordine di proseguire la navigazione e di rientrare al Pireo dopo sbarcato il Comando Tedesco; poco dopo Marisudest mi prescrive di abbandonare la scorta appena giunto a Capo Spada.

Alle 18.45 comunico a Marisudest che prevedo di arrivare in prossimità di Capo Spada verso le ore 21.00.

Sono stato indotto a fare questo marconigramma e quello precedente perché, essendo variato il programma prestabilito, ritenevo indispensabile che le Autorità terrestri fossero esattamente informate delle previsioni che potevo fare sul proseguimento delle operazioni.

Non mi sono d'altra parte preoccupato troppo che le mie trasmissioni r.t. potevano essere radio-goniometrate, dato che eravamo stati quasi tutto il giorno in vista delle coste del nemico che aveva quindi avuto già modo di identificarci.

Poco prima del tramonto il vento di mezzogiorno libeccio rinfresca: il mare diventa in breve tempo abbastanza agitato e la velocità dei motovelieri diminuisce sensibilmente tanto che dalle 20 in poi non si fanno più di due nodi.

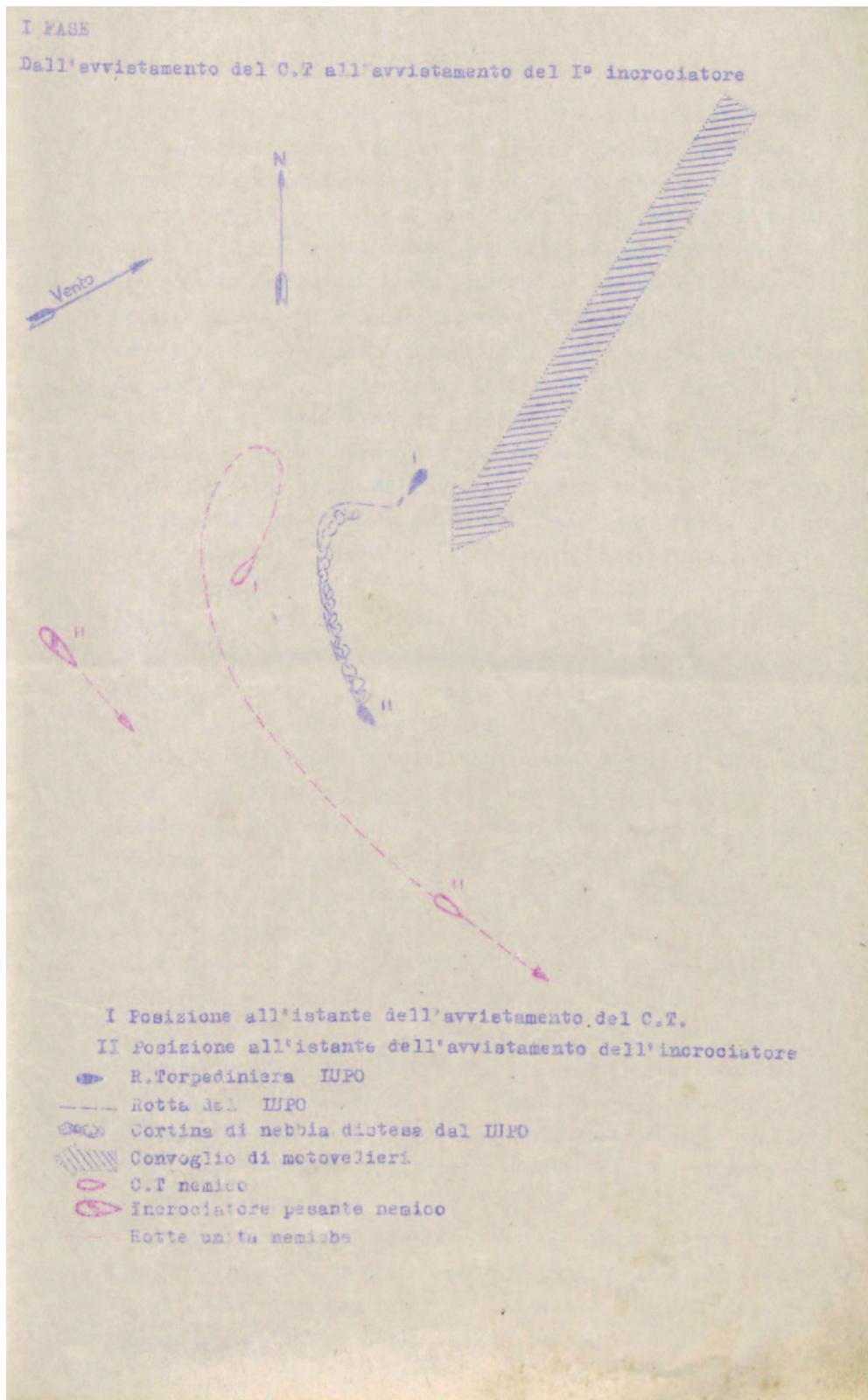
Prima che annotti tento di trasbordare il Comando Tedesco sul motoveliero di testa per non dover effettuare l'operazione (che avrebbe richiesto un certo tempo data la quantità dei materiali) con l'oscurità e nelle immediate prossimità della costa nemica. Ordino al Motoveliero di affiancarsi al LUPO, ma a causa del mare agitato la manovra per due volte non gli riesce e decido di farlo desistere dal tentativo nel timore di provocare avarie.

Alle 20.30 circa – quando l'oscurità era già calata – si scorgono delle luci verso terra; si individua in direzione di Maleme-Platanias un faro a luce azzurra ed a periodo molto irregolare – presumibilmente un aerofaro germanico.

Più tardi si scorge anche – ma solo per pochi istanti – il fanale rosso fisso del frangionde della Canea. L'accensione di un fanale del nemico mi fa prevedere la possibilità di un prossimo transito nella zona di unità navali britanniche: chiamo tutta la gente a posto di combattimento e faccio intensificare i servizi di vedetta.

Alle 22.33 circa quando era ancora a 5 miglia a N-NE di Capo Spada e mi trovavo sul lato dritto del convoglio, in prossimità delle unità di testa, una vedetta mi segnala l'avvistamento di una unità sul lato dritto a circa 20° dalla prora. Rilevo subito trattarsi di un grosso C.T. con rotta opposta alla nostra: beta 20° circa; distanza 1000-1200 metri; velocità elevata – certamente superiore ai 22-24 nodi.

Accosto immediatamente sulla dritta per fare il lancio di controbordo ed aumento di velocità, ma quasi subito mi accorgo che la mia accostata non è sufficientemente rapida e che il brandeggio del nemico invece di diminuire tende ad aumentare.



Mapa 1, I Fase. Dall'avvistamento del C. 2 all'avvistamento del 1° Incrociatore. Azioni navali svolte durante l'occupazione di Creta 20-22 maggio 1941 (AUSMM)

Decido di fare il lancio poppiero ed ordino in conseguenza ai tubi di lancio di dritta di cambiare l'angolazione dei siluri. Prima ancora che il mio ordine abbia potuto essere eseguito, constato che il nemico, il quale era oramai giunto ad una distanza di 600-700 metri dal LUPO, accosta in fuori ed inverte la rotta con una rapidità realmente sorprendente.

Considerata la superiorità di armamento dell'avversario (che avevo intanto chiaramente identificato per un C.T. ad un solo fumaiolo di tipo "Jiervis") e per non rilevare la mia presenza alle altre unità nemiche che verosimilmente si trovavano nelle vicinanze, decido di non assumere l'iniziativa di aprire il fuoco. L'unità nemica d'altra parte si astiene da qualsiasi azione offensiva (può darsi che ci abbia lanciato contro dei siluri – ma non si è scorta nessuna scia).

Visto che il C.T. nemico aveva assunto una rotta che lo portava a tagliare quella del convoglio, di prora alle unità di testa, metto alla massima forza ed inizio la distesa di una cortina protettiva per occultargli la vista dei motovelieri. Nel contempo faccio regolare nuovamente i siluri di dritta per il lancio prodiero ovvero per la forma normale del lancio [*mappa 1*, a fronte].

Dopo brevissimo tempo – alle 22.35 circa – avvisto al traverso a dritta una grossa unità nemica – presumibilmente un incrociatore che dirige con rotta convergente con la mia. Quasi contemporaneamente da diverse direzioni viene aperto il fuoco contro il LUPO. Senza più occuparmi del C.T. accosto immediatamente sulla dritta per effettuare il lancio laterale contro le unità maggiori. Dopo circa 30 secondi lancio una coppia di siluri contro l'incrociatore ad una distanza intorno ai 700 metri – con angolo di traguardo 55° (corrispondente ad un beta di 40-50° e ad una velocità di 20 nodi). Appena effettuato il lancio accosto con tutta la barra a sinistra per allontanarmi dall'unità contro cui aveva lanciato, la quale a sua volta mi punta addosso un proiettore.

Mentre proseguo l'accostata sulla sinistra, ordino di sparare con tutte le armi. L'aria è solcata da innumerevoli strisce di codette luminose; il mare ribolle intorno al LUPO e su di esso si rovesciano alte colonne d'acqua provocate dalla caduta di salve nelle immediate vicinanze dello scafo (vengono in particolare osservate delle colonne altissime – probabilmente di colpi da 203 mm a pochi metri dalla prora).

La Torpediniera colpita da numerosi colpi sobbalza, ma non rallenta la sua rapidissima corsa.

La sagoma di un secondo incrociatore scaturisce sulla nostra sinistra a brevissima distanza: una collisione sembra imminente – ma il LUPO passa a pochi metri – dico pochi metri – dalla sua poppa dopo essere defilato lungo il suo fianco dritto nel mentre le mitragliatrici delle due unità incrociano rabbiosamente i loro fuochi. Pochi istanti dopo un terzo incrociatore – proveniente dalla sinistra – passa ad un centinaio di metri dalla nostra poppa.

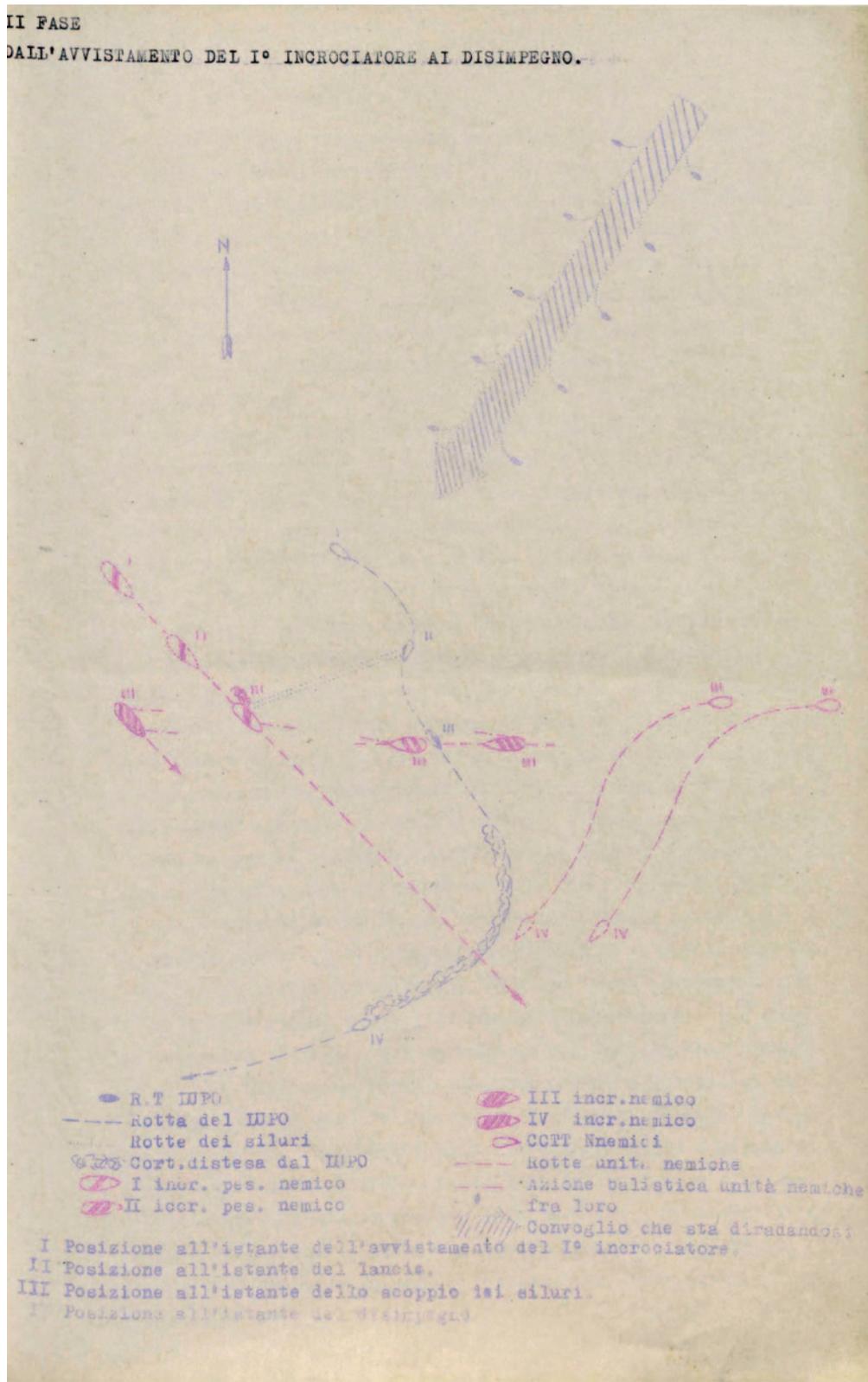
La murata dell'incrociatore contro il quale avevamo lanciato è illuminata ad un tratto da un vivissimo bagliore; nostri siluri hanno raggiunto il segno, la nave si sbanda, spegne subito il proiettore ed interrompe il tiro [*mappa 2*, pagina seguente].

Sulla dritta e sulla sinistra appaiono altre sagome di navi nemiche: complessivamente ne vengono contate sei. Gli avversari sono però molto disorientati e non sanno riconoscere l'amico dal nemico. Si scorge distintamente alcune unità inglesi che invece di concentrare il loro fuoco sull'unità silurante avversaria si scambiano a brevissima distanza cannonate fra di loro, mentre altre si accaniscono contro un motoveliero che viene preso sotto il fascio dei loro proiettori.

Ritenendo ormai di non poter più fare nulla per assistere efficacemente i motovelieri, approfitto di questa momentanea confusione per tentare di disimpegnarmi ed allontanarmi a tutta forza dal teatro dell'azione dirigendo verso ponente. La manovra ha pieno successo: il nemico mi perde di vista ed il fuoco contro il LUPO cessa quasi subito. In tutto esso è durato circa 8 o 9 minuti, dalle 22.35 alle 22.43-22.44.

Al traverso di Agria Grabousa accosto per Rv. 340 per prolungare la costa di Gerigotto e Gerigo e andare a riconoscere Capo Marea. Unità nemiche mi seguono per qualche tempo, riferendosi probabilmente alla densa cortina di fumo nero che il LUPO lascia dietro di sé e che non posso fare ridurre perché le canne a fumo sono state sfiorate da colpi di cannone. Vedo per molto tempo – fino a mezzanotte circa – i proiettori che mi cercano, ma non si avvicinano mai tanto da potermi illuminare.

Verso S-SE si scorge per molto tempo – fin dopo le 1h – il bagliore rossastro di un grosso incendio: sapremo più tardi – al rientro a Pireo dai motovelieri superstiti – che si trattava dell'incrociatore silurato dal LUPO che stava bruciando.



Mappa 2, II Fase. Dall'avvistamento del I° Incrociatore al disimpegno. Azioni navali svolte durante l'occupazione di Creta 20-22 maggio 1941 (AUSMM)

Alle 02.45 avendo constatato che la Torpediniera – per quanto duramente colpita – non ha nessuna via d’acqua nell’opera viva ed ha gli organi vitali integri, chiedo a Marisudest di poter sbarcare i miei feriti prima di giungere al Pireo per poter tornare, non appena l’esplorazione aerea abbia confermato l’assenza di unità nemiche, nella zona dello scontro a recuperare i naufraghi del convoglio. Dato però che è previsto il passaggio dalla zona in parola di nostre siluranti che debbono trasportare truppe a Meleme, Marisudest decide di farmi rientrare senz’altro al Pireo. Alle 05.23 passo le ostruzioni ed alle 05.37 mi ormeggio al pontile della nafta.

## 2) CONSIDERAZIONI

- a – Il contegno dello Stato Maggiore e dell’Equipaggio del LUPO è stato semplicemente superbo. Tutti hanno svolto il loro compito con precisione e freddezza ammirevoli: nessuno ha avuto una parola di orgoglio o di dubbio non un grido è partito dai 26 feriti – molti dei quali per quanto dolorosamente colpiti – hanno voluto rimanere inchiodati ai loro posti di combattimento per ore e ore.  
Più che del successo dell’azione è di questo loro contegno che io provo fierezza.
- b – La cooperazione con il Comando Germanico della spedizione ed in particolare con il Capitano di Fregata Devantier è stata perfetta. Tutte le decisioni riguardanti gli ordini da trasmettersi al convoglio sono stati raggiunti in perfetto accordo e mi sono valso moltissimo dell’opera dei segnalatori tedeschi.
- c – Al presente si sono avuti:  
Due morti: Un sottocapo Furiere – destinato in plancia al telegrafo di macchina di dritta – colpito da una scheggia alla tempia destra;  
Un Cannoniere P.M. – puntatore di una mitragliatrice da 20mm – colpito da pallottole e schegge al torace;  
Quattro feriti gravi – uno dei quali ha perduto un occhio;  
Nove feriti meno gravi – ma che è stato necessario ricoverare all’Ospedale – dove è prevista per loro degenza di qualche settimana;  
Tredici feriti leggeri – alcuni dei quali sono stati medicati a bordo mentre altri – dopo una prima medicazione all’ospedale hanno potuto far rientro sulla Nave.
- d– Lo svolgimento tumultuoso dello scontro impedisce di ricostruire un grafico anche approssimativo delle rotte seguite dalle unità impegnate. Oggi stesso – lontano dall’ansia del combattimento – mi troverei imbarazzato se dovessi precisare quale era la formazione di marcia delle unità avversarie – quale era la loro direttrice di spostamento – ed anche se ci siamo imbattuti casualmente con essa oppure se ci ricercavano in base ad elementi loro forniti dai servizi di esplorazione e di vedetta.  
Ho cercato col comma precedente di indicare le fasi più salienti dell’azione: è probabile però che alcuni particolari non siano del tutto esatti e che altri – pur di notevole importanza – siano sfuggiti alla mia osservazione.
- e – Le notizie fornite dal LUPO sull’esito dello scontro non hanno potuto essere al principio molto complete sia per la forma con la quale lo scontro stesso si è svolto e che non consentiva certo di soffermarsi con lo sguardo a fissare i particolari, sa perché non ho voluto trasmettere altro che risultati sicuramente accertati. È così che ho inizialmente trasmesso che un solo siluro aveva colpito l’incrociatore mentre più accurate indagini eseguite dopo il rientro in porto interrogando tutto il personale che si trovava in coperta, mi permettevo successivamente di asserire che entrambi i siluri avevano esploso quasi contemporaneamente al centro dell’unità silurata.  
Per quanto concerne poi il tipo dell’unità silurata, ho comunicato in un primo tempo che si trattava di un Incrociatore a due fumaioli della classe “Dido” perché tale mi era sembrato. Questa mia sensazione è stata

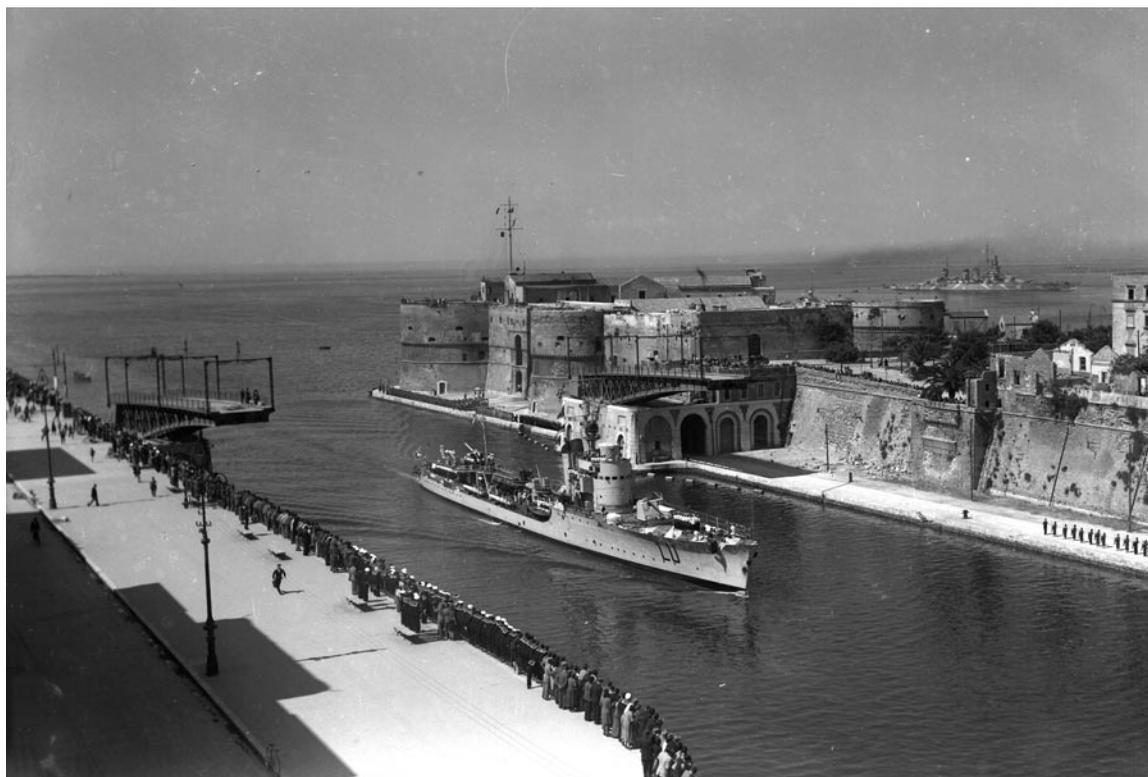


Fig. 17 – La torpediniera *Lupo* accolta trionfalmente a Taranto

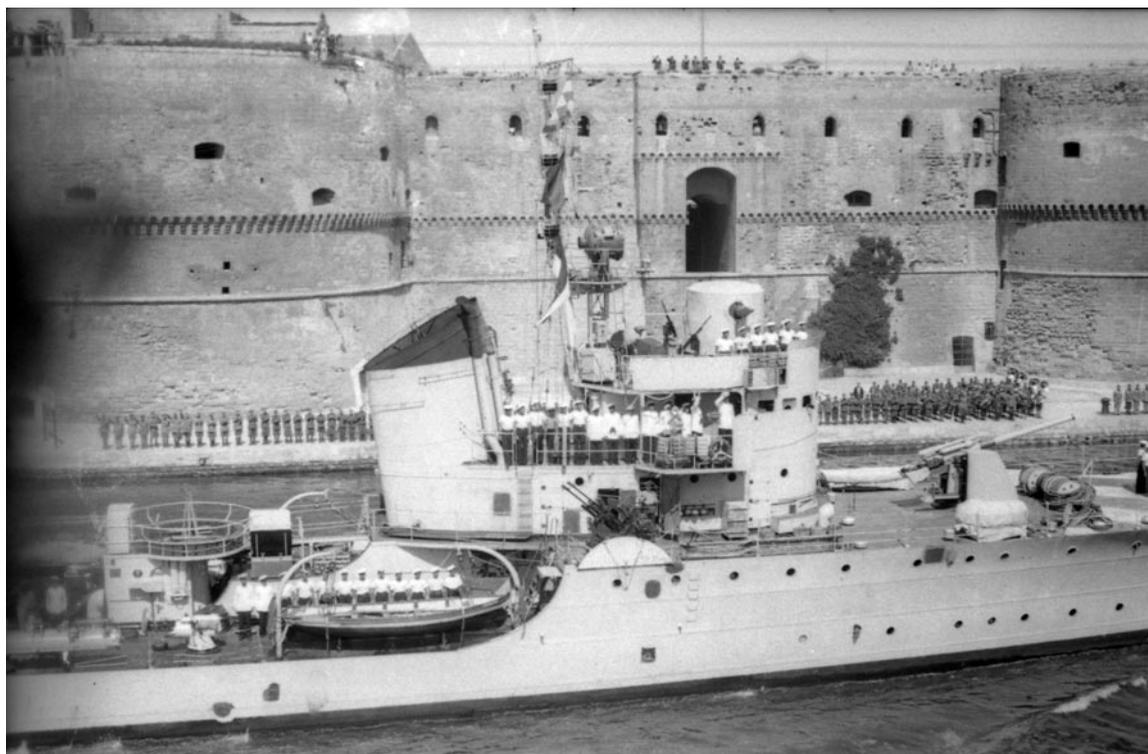


Fig. 18 – Altra veduta della torpediniera *Lupo* al suo rientro a Taranto, si notino i segni delle riparazioni ai danni subiti in combattimento (AUSMM)

forse influenzata dal fatto che il 2° Incrociatore avvistato e che mi è passato a pochi metri dalla prora era quasi sicuramente una unità della classe suddetta.

Le affermazioni unanimi di nostri militari imbarcati sui motovelieri "T 3" e "V 4" che facevano parte del convoglio e che sono potuti rientrare al Pireo (vedi allegato n. 2) fanno invece ritenere che si trattava di un Incrociatore pesante della classe "Kent". Non è possibile dubitare delle loro asserzioni dato la brevissima distanza (poche centinaia di metri) alla quale i motovelieri in parola e particolarmente il "T 3" sono rimasti dall'Incrociatore fino a che questi è colato a picco (erano sottoventati rispetto all'Incrociatore e non riuscivano ad allontanarsi).

f – L'elenco completo delle avarie riportate nel combattimento del LUPO risulta all'allegato n. 3.

Complessivamente esso è stato colpito da 18 colpi di cannone di medio e piccolo calibro, 8 dei quali nell'opera morta ed i rimanenti 10 nelle sovrastrutture. Esso è stato inoltre colpito da innumerevoli colpi di mitragliera.

Come ho radiotelegrafato subito dopo l'azione non sono stati colpiti né l'opera viva né l'apparato motore, di modo che l'unità ha potuto mantenere la massima velocità.

Molti colpi sono passati in vicinanza di organi vitali, in particolare un colpo di medio calibro ha attraversato il locale aggiaccio timone da una parte all'altra passando a pochi centimetri dall'apparecchiatura del timone e le schegge di un secondo colpo sono state arrestate dal coibente di tubolature nel locale caldaie di prora, dopo che avevano attraversato due paratie. Altri due colpi hanno sfondato la opera morta al centro della nave a dritta, in corrispondenza dalla cassa alimento provocandone il parziale svuotamento, mentre un altro ha perforato il tagliamare.

Al rientro in porto della unità tutti i visitatori, comprese le Autorità Navali Germaniche, si sono meravigliati come una unità sottile abbia potuto resistere a tanti colpi senza che la sua velocità ed il suo potere offensivo subissero menomazioni.



## **RAPPORTO DI NAVIGAZIONE DELLA R.TORP. “SAGITTARIO” RELATIVO ALLA MISSIONE SVOLTA NEI GIORNI 20-21-22 MAGGIO 1941**

### ESPOSIZIONE CRONOLOGICA:

#### 20 Maggio

- 13.00 – Salpo ed esco dal porto del Pireo
- 13.13 – Passo le ostruzioni poco dopo la R.Torp. CURTTONE.  
Dirigo sulle rotte di sicurezza di Salonico.
- 13.51 – Mentre sono all’imboccatura del Canale tra la costa e l’isola di Phleva all’incirca a due miglia distanza al traverso a D. la R.Torp. CURTATONE salta in aria.  
Mi giro sulle macchine e mi avvicino al punto del naufragio; ritenendo la Torpediniera saltata su di un campo di mine, fermo a circa un miglio ed ammaino le imbarcazioni.  
Con l’aiuto di alcune barche che hanno subito portato degli artiglieri tedeschi delle batterie costiere, ricupero tutti i superstiti, in totale 22 tra cui parecchi feriti.
- 15.05 – Fermo il Rovigno che passa con un rimorchiatore. Avendo saputo che entrambi sono alla ricerca di un motoveliero del gruppo Suda rimasto indietro, ordino al rimorchiatore di continuare la missione. Imbarcati sul Rovigno i naufraghi lo rimando al Pireo.

#### 21 Maggio

- 18.50 – Sono alla fonda nella rada di Milo: tutta la mia flottiglia è presente.  
Con i mezzi di bordo riusciamo a riparare le avarie: non sarà pertanto più necessario di lasciare a Milo qualche imbarcazione.

#### 22 Maggio

- 02.30 – Per ordine di Marina Sud-Est salpo, seguito da tutta la Flottiglia, per andare a Canea. Dirigiamo per essere alle 08.00 nel nuovo punto d’attesa fissatomi.
- 07.30 – Ricevo ordine di ritornare a Milo: faccio invertire la rotta a tutta la Flottiglia.
- 08.15 – Tutta la Flottiglia è sulla nuova rotta: mi mantengo di poppa alla formazione.
- 08.30 – Si avvista verso levante un violento tiro antiaereo: le navi – evidentemente nemiche – sono ancora completamente sotto all’orizzonte.  
Posto di combattimento generale: mi porto sulla Dr. della mia Flottiglia per pormi tra questa e il nemico.
- 08.40 – Si cominciano a vedere alberature all’orizzonte: lancio il segnale di scoperta per avvistamento di una formazione navale imprecisata. Dato il vento da grecale mi porto, sempre sulla Dr. all’altezza delle ultime unità della mia Flottiglia per poterle coprire tutte con una cortina di fumo.
- 08.53 – Il nemico accosta verso di me: prora circa maestrale.
- 08.59 – Ritenendo di avere portato la cortina di fumo sufficientemente verso Nord accosto a Dr. mettendo la prora sul nemico e vado all’attacco [*mappa 3*, a fronte].

- Distinguo ora quattro incrociatori in linea di fila, più lontani due CC.TT. Il nemico accosta ora verso ponente, probabilmente per mettersi nel suo settore di massima offesa di fuoco, la distanza è di circa m. 18.0000.
- 09.03 – La distanza è di circa 12.500 metri. Il nemico apre il fuoco, il tiro di un incrociatore è subito centrato su di me, corto di circa 50-100 metri, quello di un altro è decisamente lungo. Non appena il telemetro batte la distanza di 12.000 metri faccio aprire il fuoco.
- 09.06 – Distanza 8000: accosto per levante per permettere la punteria ai tubi di lancio. Ordino di puntare sul 2° Incrociatore perché ritengo che, avvicinandomi ancora sarò su un beta troppo largo rispetto al 1°. Il tiro nemico continua con ritmo molto serrato e mi inquadra continuamente tanto più che mantengo inalterata la rotta essendo prossimo al lancio. Fortunatamente nessun colpo nemico cade a bordo. Molti colpi cadono nelle immediate vicinanze dello scafo tanto che molte colonne d'acqua si riversano in coperta.
- 09.07 – Distanza 7200: continuo a navigare di controbordo al nemico, rotte circa parallele. Appena bene in punteria fuori i due siluri di Dr. (B=60°; Vn=25; Mira=45 n.; Vs. 30). Il nemico mantiene inalterata la rotta per ponente: ritengo che non si sia accorto del mio lancio e che non abbia percepito la presenza del convoglio, facile preda, dietro la cortina alla quale sembra voglia avvicinarsi. Pertanto, effettuato il lancio, anziché cercare di disimpegnarmi nascondendomi nella cortina continuo a dirigere per levante allo scopo di distrarre la attenzione del nemico dal convoglio. Mi sembra che ormai tutti e quattro gli incrociatori facciano fuoco su di me. Le salve arrivano talmente frequenti e vicine che non riesco a percepire il ritmo né il numero dei colpi di ciascuna. Allo scopo di disorientare la direzione del tiro nemico faccio continue, violente, accostate: ogni volta, con tutta la barra, verso il punto di caduta dell'ultima salva che cade a prora.
- 09.14 – Urli dell'Equipaggio in controplancia ed al centro: sono state viste due grandi colonne d'acqua al centro sotto il torrione del 2° incrociatore. Col binocolo al posto della 2^ unità della formazione distinguo solo un'enorme colonna di fumo dell'altezza di circa 100 metri e di almeno pari larghezza. Dissipata tale colonna, rimane vuoto il posto della formazione: gli incrociatori sono solo tre. Tale constatazione è confermata dall'osservazione di tutti in plancia, in controplancia e agli impianti, compreso il Comandante von Lipinski. I naufraghi del piroscavo che ricupererò poi e che si trovano in un battello tra me e gli inglesi, mi diranno di avere distintamente veduto passare le due scie dei siluri, vicinissime, di aver veduto due colonne d'acqua e poi l'enorme esplosione e la grande colonna di fumo al posto della seconda nave della formazione.
- 09.17 – Ritengo che il nemico abbia aumentato velocità. Sono su un B molto largo. Non essendo riuscito a farmi inseguire per levante inverto la rotta per mantenermi tra il nemico e le mie navi. Andiamo quindi ora entrambi per W. Appena termino l'accostata il tiro nemico è nuovamente centrato: varie salve vicinissime. Il nemico ha velocità superiore alla mia: non guadagno sul B. Non lancio pertanto gli altri due siluri.
- 09.23 – I tre incrociatori accostano verso Sud. Un C.T. invece dirige verso di me. Ordino di dirigere il tiro contro di lui. La nostra 3^ e 4^ salva lo centra e successivamente il nostro tiro lo mantiene sempre inquadrato. Poco dopo gli incrociatori sospendono il fuoco.
- 09.26 – Anche il C.T. accosta per Sud.
- 09.28 – Distanza del C.T. 14.000 metri. Ordino di sospendere il fuoco non appena mi accorgo che ormai il nemico ha cessato il tiro. Accosto allora per libeccio per continuare a mantenermi tra il nemico e le navi del mio convoglio.
- 09.29 – Mentre durante tutto il combattimento nessun aereo ha sorvolato le navi giungono ora gruppi di stukas che attaccano le navi inglesi in ritirata. Mi spiego pertanto perché il nemico abbia accostato.

Quasi contemporaneamente alcuni stukas attaccano la torpediniera che subisce 5 attacchi successivi. Una bomba cade vicinissima alla prora sulla quale si riversa la colonna d'acqua dello scoppio. Lo scafo subisce una forte scrollata ma nessuna avaria. Navigo zig-zagando alla massima forza senza aprire il tiro contro gli apparecchi tedeschi che, evidentemente si sono ingannati nei miei riguardi data la prossimità delle navi nemiche e dato che io sono dall'altra parte della cortina rispetto al convoglio. Ordino però a tutti di sventolare fazzoletti e berretti e faccio agitare a prora e a poppa bandiere nazionali ed una tedesca.

- 09.40 – Sono attaccato per la 6<sup>a</sup> volta: lo stukas, giunto a breve distanza, deve aver percepito i miei segnali perché cabra senza sganciare e compie due o tre giri a bassa quota su di me agitando gli alettoni. Questa manovra deve aver fatto identificare la torpediniera anche da parte degli altri aerei perché alcuni di essi che già dirigevano per attaccarmi si allontanano in direzione delle navi inglesi.
- 09.55 – Raggiungo le unità della mia Flottiglia che sono un poco sparpagliate ma tutte e tutti incolumi. Si avvista nuovo tiro a.a. per Rb. 160° circa, il nemico è sotto l'orizzonte. Portatomi da un'unità all'altra riunisco la Flottiglia. Si percepisce una forte esplosione. Il Comandante von Lipinski richiama la mia attenzione su di una enorme colonna di fumo che si vede all'orizzonte per mezzogiorno-scirocco: riteniamo che si tratti di una unità nemica colpita dagli aerei.
- 11.00 – Tutte le navi sono in formazione serrata dirette su Milo.  
Mi mantengo di poppa alla formazione.
- 12.15 – Lasciata la Flottiglia sotto Milo ritorno a 20 miglia per 200 dall'isola dove l'Alcione mi ha comunicato esservi naufraghi.
- 13.06 – Sono all'incirca sul punto del combattimento dove trovo un piroscavo che fuma ancora, mezzo distrutto, nelle sue vicinanze sono numerosissimi naufraghi in mare, molto sparpagliati: i primi che raccolgo mi comunicano che il piroscavo apparteneva al gruppo Suda ed era rimasto indietro stamane prima del combattimento è stato colpito da un C.T. inglese.
- 13.30 – Marina Sud-Est mi comunica che unità nemiche dirigono al Nord e di rientrare subito a Milo.  
Ritengo di non poter abbandonare i soldati in acqua: mando, pertanto, tutta la gente a posto di combattimento generale, rinforzo le vedette e rimango sul posto per continuare il salvataggio.
- 13.50 – Ho raccolto tutti quelli che vedevo in mare: mi dicono che alcuni potrebbero essere sul piroscafetto che brucia, mi avvicino pertanto a questo e faccio un giro intorno facendo chiamare dai tedeschi: nessuno risponde. Penso quindi che nessuno più di vivo è a bordo.  
Dirigo per Milo a 28 nodi.
- 14.02 – Fermo per raccogliere due naufraghi che nuotano in mare.
- 14.07 – Rimetto in rotta a 28 nodi.
- 14.20 – Si avvista una imbarcazione con dei naufraghi. Mi avvicino e fermo.
- 14.27 – Rimetto in moto: ho imbarcato tre tedeschi e quattro greci; questi ultimi sono il Cte, il Capo Macchinista e due mariani del piroscafetto. Questa lancia si trovava tra me e gli incrociatori durante il combattimento. Tutti e sette hanno riferito che le scie dei nostri siluri sono passate vicinissimi a loro ed hanno visto le due colonne di acqua dello scoppio dei siluri e la nave saltare in aria. Con questi ultimi naufraghi ho a bordo oltre cento superstiti compreso l'equipaggio di uno stukas caduto stamane. Molti sono feriti, tre moriranno a bordo, uno è stato recuperato cadavere.
- 15.15 – All'altezza di Antimilo ricevo ordine di rientrare al Pireo a massima forza: dirigo pertanto per quel porto a 28 nodi.
- 18.20 – Passo le ostruzioni del porto del Pireo.
- 18.42 – Macchine libere: mi sono ormeggiato alla testata del molo Trumpas dove sono pronti gli automezzi per lo sgombero dei naufraghi.



Fig. 19 – Il *Sagittario* in azione di difesa del convoglio, Mar Egeo 22/05/1941 (AUSMM)



Fig. 20 – Colpi nemici a prua del *Sagittario*, Mar Egeo 22/05/1941 (AUSMM)

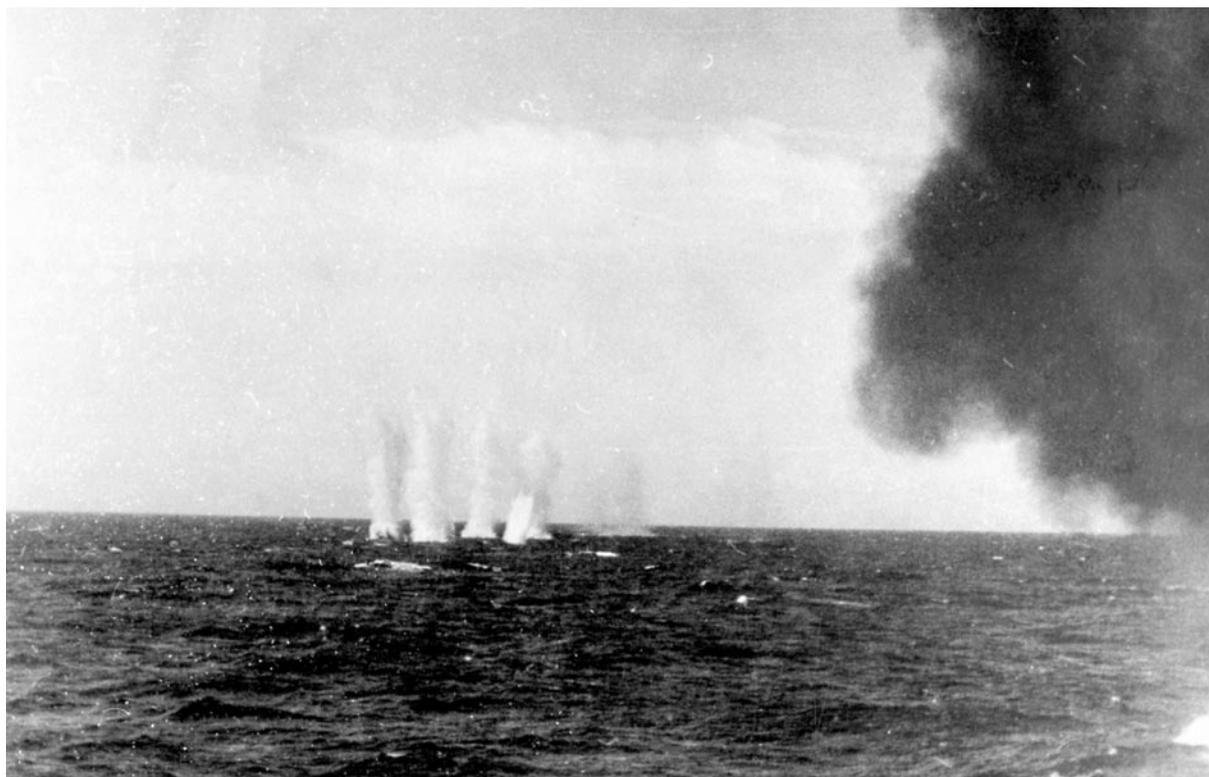


Fig. 21 – Colpi nemici in prossimità della torpediniera *Sagittario*, Mar Egeo 22/05/1941 (AUSMM)

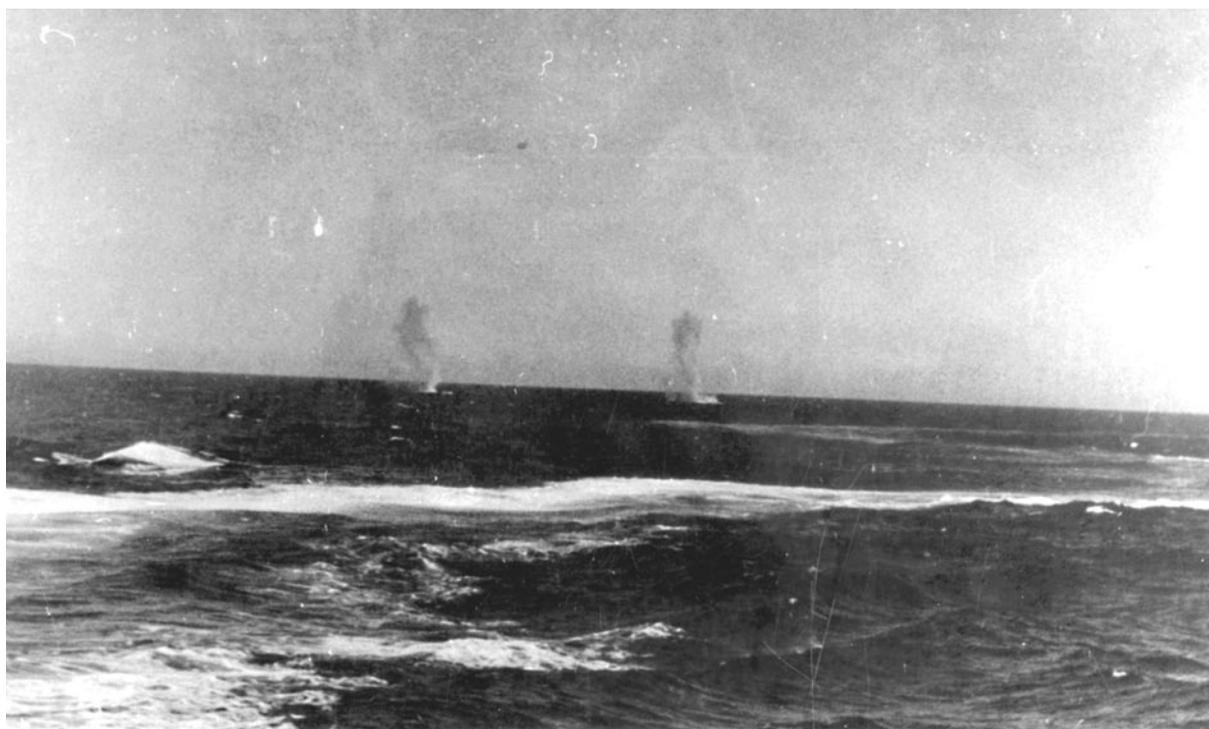


Fig. 22 – In questa foto si può notare la scia prodotta dal *Sagittario* mentre manovra per evitare il fuoco nemico, durante l'azione del 22/05/1941, Mar Egeo (AUSMM)

## OSSERVAZIONI

- 1) Gli incrociatori inglesi mi sembravano con due fumaioli inclinati ed una grande sovrastruttura prodiera, o torrione, molto degradante verso prora: mi ero fatto dare il libro con i profili per cercare di individuare il tipo ma un colpo del pezzo uno me lo ha fatto volare via insieme al libro dei segnali tedeschi che il Comandante von Lipinski in quel momento aveva appoggiato sulla stessa panchetta dell'ala di plancia. I CC.TT. erano probabilmente del tipo Tribal.  
Penso che gli inglesi, non immaginando che ci potesse essere un secondo convoglio di trasporti dopo quello di Suda, ritenessero che la mia cortina dovesse nascondere qualche forza navale importante o una squadra di CC.TT. e per questo non mi abbiano seguito per levante ma abbiano continuato per ponente pensando che eventualmente mi avrebbero liquidato poi i CC.TT. Rimasti indietro.  
Gli incrociatori hanno aperto il fuoco molto tardi. Il tiro è stato subito violentissimo e centrato. Gli inglesi hanno sparato a palla. Non posso precisare il ritmo del fuoco né il numero dei colpi delle salve perché sparavano contemporaneamente diversi bastimenti, tutti molto vicini alla torpediniera. Dalle colonne d'acqua il calibro mi è sembrato medio, probabilmente 152.  
Complessivamente sono rimasto sotto il fuoco nemico all'incirca mezz'ora.
- 2) Si sono sparati complessivamente 56 colpi, 23 salve: 10 salv2 di 2 colpi per inceppamento della noria del pezzo 2 proprio in un momento in cui faceva il tiro celere sugli incrociatori.  
Il tiro della torpediniera contro gli incrociatori è stato molto disturbato dalle continue accostate con violenti sbandamenti che ha fatto, dal momento del lancio in poi, per disorientare la direzione del tiro nemico.  
Diverse volte ho ordinato la sospensione del fuoco perché vedevo che il puntatore delle colonnine non ce la faceva a stare in punteria data la ininterrotta successione di violente accostate.  
Molto bene e celere il tiro contro il C.T.  
Fuoco sempre a distanza, punteria delle colonnine.
- 3) La torpediniera si è comportata validamente.  
Le armi hanno funzionato perfettamente, non si sono verificate avarie salvo un inceppamento temporaneo della noria dell'impianto 2.  
La successione dei colpi sparati dal pezzo I e gli scossoni delle salve nemiche che cadevano in pieno a pochi metri dallo scafo hanno fatto partire molti chiodi delle cuciture delle lamiere delle alette di plancia che sono state anche deformate, hanno fatto andare in frantumi il barografo appeso alla regolare sistemazione con sospensione cardanica, hanno provocato l'arresto dei contagiri e la rottura di tutti gli orologi in plancia, in radio ed in macchina. Sono caduti anche entrambi i grafometri. Quasi tutti i vetri e le lampadine degli alloggi e dei locali sono andati in frantumi.  
Le macchine hanno dato la massima potenza senza alcun inconveniente, durante l'azione sono stati mantenuti i 490 giri (31 nodi effettivi), nelle ore successive in cui dovevo allontanarmi dal punto dove avevo recuperato i naufraghi e dirigere al Pireo alla massima forza ho ordinato 450 giri (28 nodi) che sono stati mantenuti a lungo senza inconvenienti.
- 4) Tutti i naufraghi tedeschi hanno mantenuto un contegno magnifico, le zattere arrivavano sotto bordo non la gente che cantava e inneggiava al Sagittario; mi ricorderò sempre un soldato della Flak, anzianotto, che galleggiava sostenuto dal salvagente e dal collarino: mentre aspettava che la torpediniera si avvicinasse ha estratto uno straccetto, ha pulito gli occhiali a stanghette, ha inclinato marzialmente la bustina su di un orecchio con la stessa tranquillità con la quale avrebbe fatto queste cose prima di entrare in un salotto. Era stato in acqua a nuoto almeno 5 ore. Tra i naufraghi vi era un tenente medico che si è prodigato per curare i feriti ed è stato veramente ammirevole per il suo zelo.  
Prima di sbarcare gli Ufficiali salvati hanno voluto ringraziarmi con commoventi parole.

- 5) Il Comandante von Lipinski, in plancia con me durante tutta l'azione ha dimostrato grande sangue freddo e sereno coraggio assistendo impassibilmente a tutte le fasi del combattimento.  
Egli non ha espresso nessuna opinione né dato alcun consiglio ad eccezione del momento in cui, fatta la cortina davanti al convoglio, ho accostato mettendo la prora sul nemico per andare all'attacco.  
In quel momento egli mi ha consigliato di non fare l'attacco e di disimpegnarmi dietro la cortina.  
Alla fine del combattimento, quando abbiamo ritrovato al completo ed incolume tutto il mio convoglio, il Comandante von Lipinski si è vivamente complimentato per la manovra ed ha riconosciuto spontaneamente che era stato proprio il mio attacco ad impedire al nemico di avvicinarsi al convoglio e di recargli offesa.  
Il Comandante von Lipinski ha preso molti appunti e dati durante il combattimento, ogni qualvolta mi voltavo lo vedevo con il binocolo agli occhi e la matita ed un blocchetto in mano.
- 6) Come ho accennato ritengo giustificabile l'errore degli stukas; però prospetterei l'opportunità dell'istituzione di un segnale per fare cessare un attacco aereo contro unità nazionali analogamente a quello che esiste per fare cessare tiro di navi contro aerei nazionali.
- 7) Sono fiero di potere segnalare il magnifico comportamento di tutti i miei Ufficiali e di tutto l'Equipaggio.  
In sei mesi di guerra, in numerose missioni nel Canale di Sicilia e in Africa Settentrionale, tutti mi avevano già dato prova di capacità, di entusiasmo e di attaccamento alla nostra bella torpediniera.  
All'attacco, da soli, sotto il fuoco di quattro incrociatori nemici, in pieno giorno, Ufficiali ed Equipaggio mi hanno dato pure prova del loro valore.  
In macchina la temperatura ha raggiunto i 65°; gente è svenuta sul posto senza muoversi ed altri li hanno sostituiti senza farmi rallentare mai l'andatura.  
Anche durante le non facili operazioni per l'imbarco dei naufraghi del Curtatone, de piroscafetto, dello Stukas, tutti hanno con molto slancio contribuito al salvataggio dimostrando il massimo spirito di abnegazione e di cameratismo anche nel cercare di curare i feriti, di rifocillare e rivestire i naufraghi.

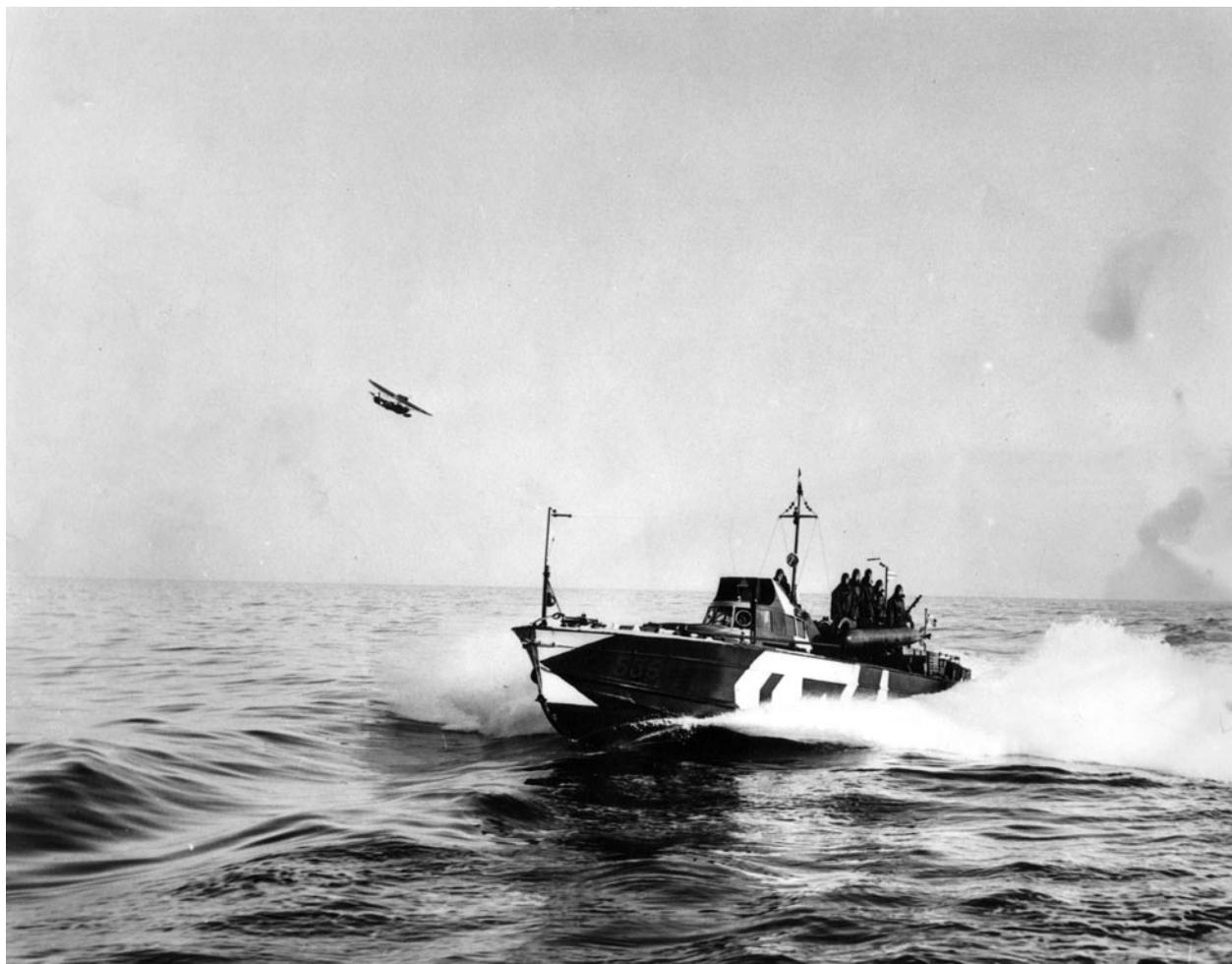


Fig. 23 – Un'immagine del MAS 536, ripreso con la livrea mimetica apposta, a partire dal tardo 1941, alle unità della squadriglia dislocata in Egeo (AUSMM)

## Appendice n. 2

UFFICIO DI STATO MAGGIORE DELLA R. MARINA  
REPARTO O. A. - UFFICIO ADDESTRAMENTO

CARTELLA NOTIZIE SULLE AZIONI NAVALI: Copia N. 5

Data: 25 Agosto 1941/XIX

Notizia N. 31

ARGOMENTO: Azione svolta dai Mas 546-523-536-541-520 nella notte dal 20 al 21 Maggio 1941 XIX nel Canale di Caso.

### SEGRETO

IL 20 maggio, mentre era in corso l'Operazione Mercurio (vedi Notizia n. 16) alle ore 13.05, aerei da ricognizione marittima avvistarono a 146 miglia per 143 da Capo Sidoro una forza navale nemica composta di 2 incrociatori e 6 CC.TT. diretta alla velocità di nodi 24 per il Canale di Caso.

Il Comando Militare Marittimo dell'Egeo dispose allora l'uscita dal Castello (Scarpanto) dei M.A.S. 546 Capo Squadriglia (C.te Ten. Vasc. Antonio March) 523 (C.te T.V. Antonio Lombardo) 536 (C.te S.T.V. Carlo Ercolessi) 541 (C.te G.Marina Guido Gosulich) e 520 (c.te G.Marina Carlo Griffon) allo scopo di intercettare ed attaccare la F.N. nemica nel Canale di Caso.

I M.A.S. lasciarono Castello alle ore 17 e giunsero nella zona di agguato alle ore 20.30; due di essi (523 e 536) in posizione più avanzata rispetto agli altri.

Alle ore 20.37 mentre i due M.A.S. erano a motori spenti, in vicinanza l'uno dell'altro, quasi contemporaneamente avvistarono a breve distanza a destra e a sinistra sagome di unità nemiche con rotta nord velocità stimata 16.

Essi partirono subito all'attacco coi motori ausiliari e lanciarono il segnale r.t. di scoperta.

Il M.A.S. 523 alle ore 20.30 giunse a distanza così ravvicinata da un incrociatore nemico da distinguerne la mimetizzazione dello scafo. Quasi contemporaneamente esso venne avvistato anche dal nemico che accostò rapidamente aprendo il fuoco con le mitragliere.

Alle 20.49 il M.A.S. lanciò a breve intervallo i due siluri su un Beta di 50° ad una distanza apprezzata di 700 m. e mise quindi in moto i motori principali per disimpegnarsi.

In quel momento una delle unità della formazione nemica accese il proiettore ed illuminò il M.A.S. e continuò il fuoco colle mitragliere che risultò centrato in direzione ma tutto alto.

Contemporaneamente il M.A.S. 536 diresse per attaccare il 2° incrociatore della formazione.

Alle 20.45 alla distanza di 500 + 600 m. su un Beta fra 60° + 80° lanciò successivamente i due siluri.

Durante la manovra di disimpegno venne a passare molto vicino ad una delle unità nemiche contro la quale aperse il fuoco colla mitragliera in modo da battere la coperta e le sovrastrutture. La manovra di disimpegno durò sino alle 21. A quell'ora il tiro nemico contro il M.A.S. cessò.

I M.A.S. 546 – 541 – 520 si trovavano riuniti quando avvistarono verso sud alla distanza di alcune migliaia di metri il fuoco delle mitragliere provocato dall'azione dei due M.A.S. precedenti.

Il Capo Squadriglia ordinò ai M.A.S. di andare all'attacco.

Il 546 alle ore 20 e 45 avvistò sulla sinistra alla distanza di m. 2000 due sagome di incrociatori, attaccò l'unità di testa, mentre stava ancora sparando contro i M.A.S. della prima ondata.

Profilo del MAS 520 (scala 1:50 - disegno di Elio Andò)

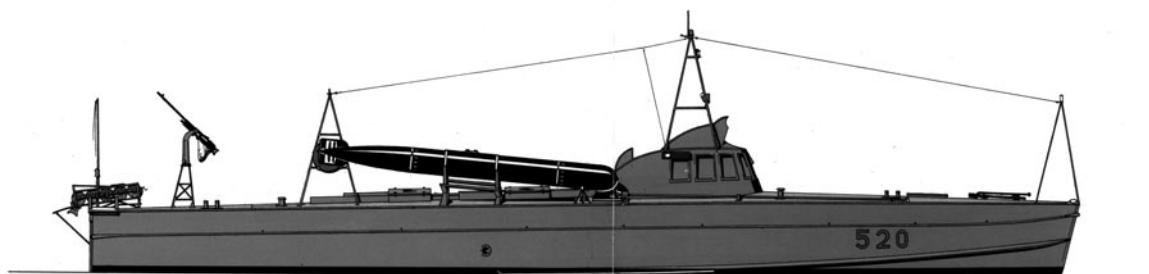


Fig. 24 – Profilo del MAS 520 (disegno di Elio Andò, in E. Bagnasco, *M.A.S. e mezzi d'assalto di superficie italiani*, Roma, USMM, 2002)

Alle 20 e 50 lanciò i due siluri su un Beta 70 alla distanza di 8 + 900 m. Durante la manovra di disimpegno fu violentemente attaccato con artiglierie e mitragliere da uno dei Ct. di scorta agli incrociatori. Alcune salve caddero molto prossime al M.A.S. senza colpirlo.

Il M.A.S. 520 attaccò contemporaneamente al 546 una delle grosse unità, effettuando il lancio alle 20.45 alla distanza di m. 700 su un Beta di 40°. Uno dei due siluri però, colpito da un colpo di mitragliera cadde in mare con il deposito del petrolio incendiato e col vaso dell'olio perforato.

Il M.A.S. 541 partito per l'attacco insieme con i due predetti, avvistò sulla sua dritta un incrociatore ed un grosso Ct. e di prua a questi un'altra grande unità. Notò che la 2<sup>a</sup> unità della formazione teneva acceso fanali in testa d'albero, probabilmente fanali di mischia.

Alle 20.52 il M.A.S. lanciò alla distanza di m. 1000 su un Beta di 90° su uno degli incrociatori, mentre era violenta la reazione avversaria e le salve del nemico gli cadevano molto prossime.

Tutti i M.A.S. udirono poco dopo il lancio boati che ritennero dovuti a scoppio di siluri. Non è possibile però precisare se e quanti siluri hanno effettivamente colpito il bersaglio.

Il mattino successivo all'azione non furono rinvenute tracce di navi affondate e di naufraghi. Però nel successivo passaggio della forza navale verso sud, il Smg. ONICE avvistò soltanto 3 cc.tt. il che fece supporre che le rimanenti unità fossero state danneggiate dall'attacco dei M.A.S. e degli attacchi aerei che esse subirono il giorno successivo a nord di Creta.

Nel complesso l'azione fu condotta dai M.A.S. con ardimento. Tutti giungono al lancio a distanza ravvicinata.

Nella manovra di disimpegno i M.A.S. trovarono qualche difficoltà per non intralciarsi tra loro, alcuni di essi per evitare il M.A.S. contiguo, hanno dovuto sfilare a brevissima distanza dalle navi nemiche,

La reazione nemica è stata violenta ma alquanto disordinata. Furono impegnate artiglierie mitragliere e proiettili illuminanti. Una sola unità accese per breve tempo il proiettore.

Le unità nemiche per sottrarsi agli attacchi effettuarono numerose ampie accostate.

## Appendice n. 3

UFFICIO DI STATO MAGGIORE DELLA R. MARINA  
REPARTO O. A. - UFFICIO ADDESTRAMENTO

CARTELLA NOTIZIE SULLE AZIONI NAVALI: Copia N. 5

Data: 3 Agosto 1941/XIX

Notizia N. 25

ARGOMENTO: Spedizione di "Creta" – 27 maggio 1941/XIX

### SEGRETO

Le operazioni di sbarco di truppe italiane a Creta, immediatamente successive alla operazione Mercurio, furono organizzate dal Comando Militare Marittimo dell'Egeo.

Si riportano i rapporti compilati dal Comando suddetto e dal Comandante della Spedizione (Cap. di Vasc. Aldo COCCHIA)

.....

### RAPPORTO DLE COMANDO DELLA ZONA MILITARE MARITTIMA DELL'E GEO

#### 1 – Attrezzamento per gli sbarchi

In vista di azioni di sbarco a viva forza, avevo attrezzato numerose piccole unità per la discesa da prora. L'attrezzatura consisteva in un ponte orizzontale a guisa di bompresso, dal quale era fatta scendere una plancia di 5 + 7 m; cavalletti erano preparati per il caso che la plancia non giungesse a terra; pontiletti su fusti di benzina erano stati attrezzati qualora neppure i cavalletti riuscissero a poggiare sul fondo. Le navi così attrezzate potevano formare un ponte con la terra sino a 25 metri oltre la prora.

Sul piroscampo PORTO DI ROMA e sulla cisternina GGS 179, con modifiche di grande entità (e con possibilità di restauro con piccolo lavoro di breve durata) ho fatto sistemare a prora un ponte scorrevole, atto al passaggio di automezzi. Per il PORTO DI ROMA si è usufruito di una slitta per mas lunga 12 metri; per la cisternina è stato costruito da Marimist un ponte di 8 metri ex novo. Il PORTO DI ROMA ha avuto la possibilità di trasportare 14 carri armati, la cisternina 4. Su entrambe le unità la plancia è stata protetta con lamiera.

Per l'eventualità che allo sbarco le navi incagliassero lontane dalla spiaggia, ogni nave è stata fornita di una motolancia, nonché di uno zatterone costruito con fusti vuoti, e di piccole imbarcazioni. Per tutte le navi ho pre-scritto l'attrezzatura che risulta dall'allegato 1.

#### 2 – Addestramento agli sbarchi

L'addestramento, iniziato da un anno, è stato particolarmente sviluppato negli ultimi quattro mesi, principalmente nelle zone di Lero e Coo, ma anche nella zona di Rodi. Per ogni inconveniente riscontrato sono stati presi provvedimenti e studiato migliorie. Esercitazioni sono state compiute anche con mare agitato. Il 10° Reggimento Fanteria, al completo, e la 13<sup>a</sup> Compagnia del 9° Fanteria, sono stati particolarmente addestrati nelle sedi di Lero, Rodi e Stampalia sono stati costituiti reparti da sbarco R. Marina, prelevando dalle varie destinazioni il 10% della forza, composto da marinai particolarmente idonei. Nelle stesse sedi sono stati formati reparti da spiaggia, con buoni marinai, da imbarcare 8 per nave.



*Fig. 25* – Il capitano di vascello Aldo Cocchia. Comandante della spedizione navale italiana che occupò la parte orientale dell'isola di Creta, venne insignito della medaglia di bronzo al valore militare. Nel corso del conflitto decorato di medaglia d'oro al valore militare, medaglia d'argento al valore militare, medaglia di bronzo al valore militare (tre concessioni), croce al merito di guerra (due concessioni). Direttore, nel dopoguerra, della Rivista Marittima e poi dell'Ufficio Storico, nonché rinomato scrittore e storico navale (AUSMM)

### 3 – Sbarchi di Castelrosso

A Castelrosso, il 26 febbraio, furono sbarcati di notte circa 50 marinai delle torpediniere LUPO e LINCE a mezzo delle imbarcazioni di bordo. Lo sbarco fu interrotto, e i marinai vennero fatti rientrare, a causa delle peggiorate condizioni del tempo e per la presenza di navi nemiche.

Il 28 febbraio le stesse due torpediniere sbarcarono, di giorno circa 200 soldati e 150 marinai con relativo materiale. Fu utilizzato il concorso di 2 mas e di una motonavicella (S. ANTONIO). Gli sbarchi avvennero in piena calma di mare e vento; il contrasto nemico, vivace in primo tempo, fu presto ridotto dai tiri delle nostre siluranti.

### 4 – Sbarco delle Cicladi

Gli sbarchi nelle Cicladi sono stati effettuati su assoluto piede di guerra. Vi hanno preso parte 7 trasporti, scortati da 4 unità da guerra. Nessuna resistenza; nessun incidente. L'esperienza fatta è risultata preziosa. Il personale delle navi e dei reparti da sbarco ha risposto molto bene, in modo che dava pieno affidamento,

### 5 – Preparazione dello sbarco a Creta

In previsione dello sbarco a Creta furono rapidamente ultimati i lavori a molte unità. Maribase Lero (Cap.Freg. COPPOLA, Cap.Corv. PEPE) e Marimist Lero (Ten.Col.G.N. FARRACCILOLO, Magg.A.N. GABELLINI) furono particolarmente benemeriti in questa fase di approntamento.

Dal 20 al 25 maggio radunai a Rodi molte unità che potevano servire per il trasporto delle truppe.

La sera del 25 l'E.V. decise di inviare a Creta 2400 uomini, al Comando del Col. CAFFARO, oltre 400 marinai delle forze da sbarco. Il convoglio doveva essere composto di numerose piccole navi, e il comando ne era devoluto al Cap. di Vasc. Cocchia. La forza di protezione (1 C.T., 4 Torpediniere, 6 mas) al comando del Cap. di Freg. FERRUTA, era ai miei ordini, salvo a passare alle dipendenze del Comandante COCCHIA nel tempo in cui esercitasse scorta diretta.

Per località di sbarco venne prescelta Sitia, 15 miglia oltre Capo Sidero; come quella che risultava fuori dalla rotta normale delle navi inglesi, e non allungava troppo la navigata in zona pericolosa, essendo anche testa della strada che portava a Jerapetra, principale obiettivo delle nostre truppe.

### 6 – Criteri per la traversata

Il convoglio veniva a risultare composto di 15 navi trasporto, con velocità di traversata non superiore a 6 nodi. Doveva perciò impiegare 23 ore a compiere le 135 miglia tra Rodi e Sitia.

Fu scartata l'idea di far scortare il convoglio tra Caso e Scarpanto; sia per la convenienza di agire presto a Creta; sia per non compromettere la sorpresa; elemento quest'ultimo indispensabile, dato che incrociatori e CC.TT. inglesi, anche partendo da Alessandria, potevano giungere ad intercettare il convoglio in meno di 12 ore. Sempre per favorire la sorpresa, venne stabilito che le siluranti di scorta partissero da Lero e i mas da Tristoma.

Ad evitare il sopraggiungere improvviso di navi nemiche occorreva, ed era possibile, eseguire ricognizioni aeree che sorvegliassero il mare per un raggio di circa 140 miglia da Caso (5 ore di percorso per incrociatori e C.T. nemici). L'arrivo all'ala non avrebbe permesso di avvalersi d'una tale opportunità; né l'attraversamento notturno del Canale di Caso dava serie speranze di passaggio inosservato dal momento che ormai da vari giorni, all'alba, incrociatori e C.T. nemici erano avvistati al centro di quel Canale con rotta a sud.

Con partenza all'alba le ricognizioni aeree davano una buona garanzia di sicurezza on prima delle 09.00. Era dunque opportuno che il convoglio si avventurasse nelle acque contese, oltre il meridiano di Caso, solo dopo quell'ora; e poiché impiegava 8 ore a percorrere le 50 miglia in queste acque, l'arrivo a Sitia doveva avvenire alle 17.00.

Quest'ora, delle 17.00, parve conveniente anche perché lasciava dopo lo sbarco almeno 3 ore di luce, sufficienti alla messa a terra di buona parte del materiale, sufficienti anche alle truppe sbarcate per avere un primo orientamento. Né conveniva lasciarne di più, perché le navi inglesi, informate, non sopraggiungessero di giorno, quando le loro possibilità offensive erano molto maggiori, ed era pressoché nullo, per contro, il nostro contrasto navale.

In conseguenza di quanto sopra bisognava partire da Rodi il giorno 27 alle ore 18.00.

**Tabella 1 - Azione della torpediniera *Lupo*, 21-22 maggio 1941, 22.30-00.30**

**Condimeo:** Nuvole basse, venti forti da sud, maretta; luna al 12 per cento, sorta alle 03.39

Navi britanniche -- Force D (Rear Admiral Glennie)

Il: *Dido*, *Orion* (\*\*), *Ajax* (\*); Ct: *Janus*, *Kimberley*, *Hasty*, *Hereward*

Navi italiane -- (capitano di fregata Francesco Mimbelli):

Tp *Lupo* (\*\*\*)

**Tabella 2 - Azione della torpediniera *Sagittario*, 22 maggio 1941, 08.40-09.30**

**Condimeo:** Bel tempo, visibilità buona

Navi alleate -- Force C (Rear Admiral E. L. S. King):

Il: *Naiad*, *Perth* (AUS); Ia: *Calcutta*, *Carlisle*; Ct: *Kandahar*, *Kingston* (\*), *Nubian*

Navi italiane -- (tenente di vascello Giuseppe Cigala Fulgosi):

Tp *Sagittario*

*Tabella 1 e tabella 2*, da V. P. O'Hara, *Lotta per il Mare di mezzo. La guerra delle grandi Marine nel teatro del Mediterraneo. 1940-1945*, Roma, USMM, 2022.

Le indicazioni \*/\*\*/\*\*\*, come da testo originale, indicano i danni riportati nelle azioni, rappresentando rispettivamente: danni superficiali da schegge; danni moderati, con capacità di combattimento o di manovra non gravemente compromesse; danni seri, con capacità di combattimento o di manovra compromesse

## 7 – Imbarco nel porto di Rodi – Partenza

Il giorno 26, alle ore 12.00, fu iniziato l'imbarco del materiale, che fu condotto senza interruzione, con diligenza e con ordine, sin quasi al momento della partenza.

Le truppe, i quadrupedi e gli automezzi, imbarcarono nel pomeriggio del 27, un po' tumultuosamente; si verificò qualche ritardo. Venne accelerato il carico delle navi meno veloci, che uscirono per prime, in orario, e misero in rotta. Ultime ad uscire furono PORTO DI ROMA e TARQUINIA che per la loro velocità, pur con rimorchi, erano in grado di raggiungere il convoglio.

## 8 – Navigazione

Mi riferisco all'allegato rapporto di missione del Cap. di Vasc. Aldo COCCHIA, comandante del convoglio.

Le condizioni del vento e del mare peggiorarono durante la notte dando serie preoccupazioni. Dopo 12 ore di navigazione la velocità media era risultata inferiore ai 5 nodi e alcune unità erano distanziate. Ordinai di aumentare al massimo e di fare rimorchiare dalle torpediniere eventuali ritardatari. Intanto a giorno il vento cadeva e il mare abbonacciava, sin che verso mezzogiorno, in calma, il convoglio poteva mantenere la velocità di 7 nodi abbondanti, così da riguadagnare il perduto.

Dopo la serie di ricognizioni aeree negative, effettuate di primo mattino, avevo richiesto una seconda serie, da intercalare fra queste e quelle che sarebbero partite nel pomeriggio. Fu proprio un aereo della 2<sup>a</sup> serie che alle 12.37 avvistò una formazione avversaria, composta da 3 incrociatori e 5 C.T., che a 26 nodi dirigeva per il Canale

di Caso dal punto 145 miglia a sud est di Scarpanto. Evidentemente era partita da Alessandria alle 06.00, forse in seguito ad avvistamento aereo del nostro convoglio. Se avesse continuato a 26 nodi sarebbe giunta a Sidero alle 18.30, e contro le nostre navi a Sitia mezz'ora dopo; se avesse messo a 30 nodi poteva intercettare il nostro convoglio prima di Capo Sidero.

La formazione inglese doveva comunque passare sopra il nostro smg. SIRENA, ben piazzato e ben comandato; doveva subire l'attacco di 50 Stukas dislocati nell'aeroporto di Castelli, nonché dei nostri aerei bombardieri e siluranti dislocati nei vari aeroporti di Rodi; si sarebbe infine scontrata contro le siluranti e i mas, che con la nebbia artificiale avrebbero potuto opporre, anche di giorno, una resistenza ritardatrice sufficiente a far prendere terra al convoglio. Pertanto l'E.V. ordinò che il convoglio proseguisse.

La formazione inglese, strettamente seguita da ricognitori aerei mantenne la velocità media di 26 nodi sino a 40 miglia a sud di Caso (ore 16.45); ma quivi cominciò a subire attacchi aerei che la ritardarono, deviò per evitare il smg., destinando alla caccia 2 C.T. che lanciarono in due riprese bombe assai precise; entrò nello stretto alle 18.30, quando già i nostri trasporti avevano sbarcato a Sitia le truppe e una parte del materiale; dalle 19.00 alle 20.00 subì ininterrotti attacchi di Stukas; alle 20.00 fu vigorosamente attaccata da 3 nostri aerei siluranti. Alle 20.15, a notte, era ancora a 5 miglia da Capo Sidero.

Avevo ordinato che il CRISPI si portasse avanti e bombardasse il faro di Sidero prima che quel posto di vedetta avvistasse chiaramente il convoglio. Ciò allo scopo di togliere da mezzo una eventuale stazione r.t. Sembra che il risultato sia stato ottenuto.

L'ultima parte della navigazione del convoglio, avvenne senza incidenti. Le piccole navi, animate da sacro fuoco, si mantennero in formazione perfetta.

## 9 – Sbarco

Poco prima dell'arrivo avevo dato ordine che tutti incagliassero, in modo che fossero inaffondabili qualora navi inglesi sopravvenissero. A qualche migliaio di metri dalla spiaggia le navi si aprirono a ventaglio e si portarono tutte insieme a incagliare dolcemente sulla lunga e dritta spiaggia di Sitia, come per una parata. Qualche nave trovo più semplice affiancarsi al moletto. Alcune risultarono fuori portata dei ponti. (Ore 17.00)

I pochi minuti i soldati furono a terra. Poi cominciò lo sbarco del materiale. Il lavoro era allietato dai fuochi lontani degli inoffensivi tiri delle navi inglesi verso Sidero e verso Spinalonga. PORTO DI ROMA e AGUGLIA finirono per primi, e subito iniziarono la navigazione di ritorno. Per gli altri diedi ordine di sospendere la partenza, perché non fossero intercettati all'alba dalle navi inglesi.

Dopo alcune ore di lavoro i soldati ed i marinai erano stanchissimi; ma lo sbarco procedette sino alla fine. Nessun danno al personale, nessuna avaria al materiale.

Alle 17.30 siluranti e mas furono lasciati liberi. Delle 5 siluranti disposi che 3 rimanessero a Lero, essendomi stato segnalato che non potevano fare più di 22 nodi; e le rimanenti due incrociassero a nord del golfo di Mirabella. Disposi i mas in crociera nel Canale di caso, all'altezza di Sidero, per intercettare le navi nemiche a notte. Le navi nemiche riuscirono a sfuggire a questi agguati. Due erano state affondate o danneggiate dagli aerei; le rimanenti 7 accostarono verso Candia, e ripassarono per Caso all'alba, dopo che le siluranti e i mas, per mio ordine avevano già lasciato l'agguato. Sembra che alcune abbiano bombardato Spianlonga e Sidero, forse credendo che fossimo quivi sbarcati. Ripassandi per Caso perdettero ancora un C.T., immobilizzato dagli aerei tedeschi e fatto saltare in aria all'arrivo dei nostri 6 mas. Le 6 unità superstiti abbandonarono il C.T. avariato, proseguendo ad alta velocità sulla rotta di Alessandria. I 6 mas, e successivamente il CRISPI, raccolsero 231 naufraghi del C.T.

Così ebbe termine questa impresa di sbarco, che portò a Creta 3000 uomini senza alcuna perdita; mentre i tedeschi, malgrado il fantastico e fortunato valore delle navi scorta LUPO e SAGITTARIO, malgrado le perdite inflitte dai mas e dai sommergibili alle navi inglesi nel Canale di Caso, avevano fallito i due tentativi di sbarco navale.

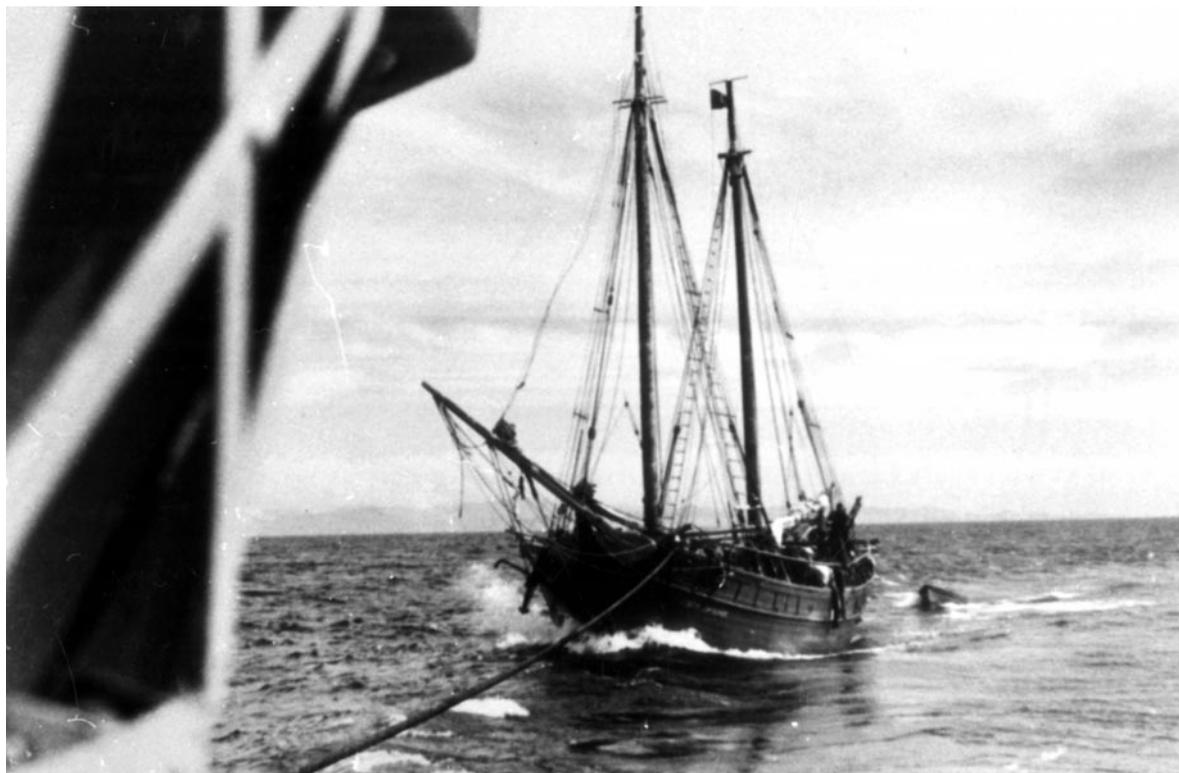


Fig 26 – Motoveliero del convoglio rimorchiato dalla torpediniera *Sagittario*, Mar Egeo 20-22/05/1941 (AUSMM)



Fig 27 – Motoveliero in convoglio scortato dalla torpediniera *Lupo*, 20-22/05/1941 (AUSMM)

## Allegato n. 1

### COMANDO ZONA MARITTIMA DELL'EGEO

#### Attrezzamento – Motonavicelle adibite a sbarchi

- 1 – Segnali: Stazioncina radio;  
Serie completa bandiere segnali;  
Banderuole a mano;  
Fanale a trappola con luce blu;  
1 pistola very con cassetta fuochi;  
3 razzi.
  
- 2 – Armamento: Oltre le mitragliatrici di dotazione, mettere in posizione sui fianchi alcune mitragliatrici dei reparti imbarcati.
  
- 3 – Attrezzi di sbarco:  
  
2 buttafuori, da mettere orizzontali fuori la prora per portare il più a proravia possibile il punto d'appoggio delle placide;  
2 paranchi per detti, che faranno testa sull'albero di prora, (ed eventualmente serviranno per sbarco pesi).  
2 plancie da sbarco (una di m. 7, l'altra da m. 4) per collegare la prora (o il fianco) alla costa;  
2 cavalletti per appoggio delle plancie da sbarco, se necessario. Per ancorarli in modo che non si rovescino conviene preparare 4 doppi pesi, anche pietre, legati da circa 25 cm. Di robusta cima;  
8 planciette (da m. 2) per il passaggio sopra i buttafuori per i pontili a terra, per la discesa dalle imbarcazioni.  
6 tavole da 4 m., per impiego a bordo o sul pontile o sulla spiaggia.  
10 pali corti da reticolati, per costruire pontile a terra e per ancoraggi sulla spiaggia;  
2 mazze, 2 picconi, 2 vanghe, 1 sega, 1 accetta, martello, tenaglie, chiodi, ecc. per costruzione pontile sulla spiaggia;  
1 motobarca, attrezzata con ancorotto di poppa (cablotto lungo 100 m.) e barbette di prora e di poppa molto lunghe (m. 30-40). Deve avere i remi per tutte le scalmiere, più due di riserva;  
2 tavoloni (lunghi m. 4) con traversini e cime di testa (o messi al vento, o legati fuori bordo con stroppoli), 2 plancette (delle 8 di cui sopra), 2 pali lunghi e 2 pali corti da reticolato (dei dieci di cui sopra), 2 gaffe, 4 parabordi. Possibilmente dev'essere munita di bussola, lamiera di protezione ai lati della prora, 1 mitragliatrice a prora, 4 salvagenti;  
1 battello, con buone barbette, remi per tutte le scalmiere e 2 in più, 2 salvagenti;  
2 zatteroni, ciascuno formato con 4 fusti di benzina legati con tavole, di utilizzare per trasporto pesi o per pontili a terra;  
1 scandaglio, ben graduato sino a 20 metri;  
2 sacchetti, per lancio cime;  
Cavi, cavetti e sagole, in giusta abbondanza, per guardamano e per legature;  
1 ancorotto di poppa, solido, con almeno 100 m. di cavo;  
2 sbirri in cavo d'acciaio e 2 sbirri in cavo di canapa, per incocciare pesi;  
2 biscagline, a gradini larghi e due scalette interne, per facilitare lo sbarco dei soldati;  
2 gavitelli, per ogni evenienza.

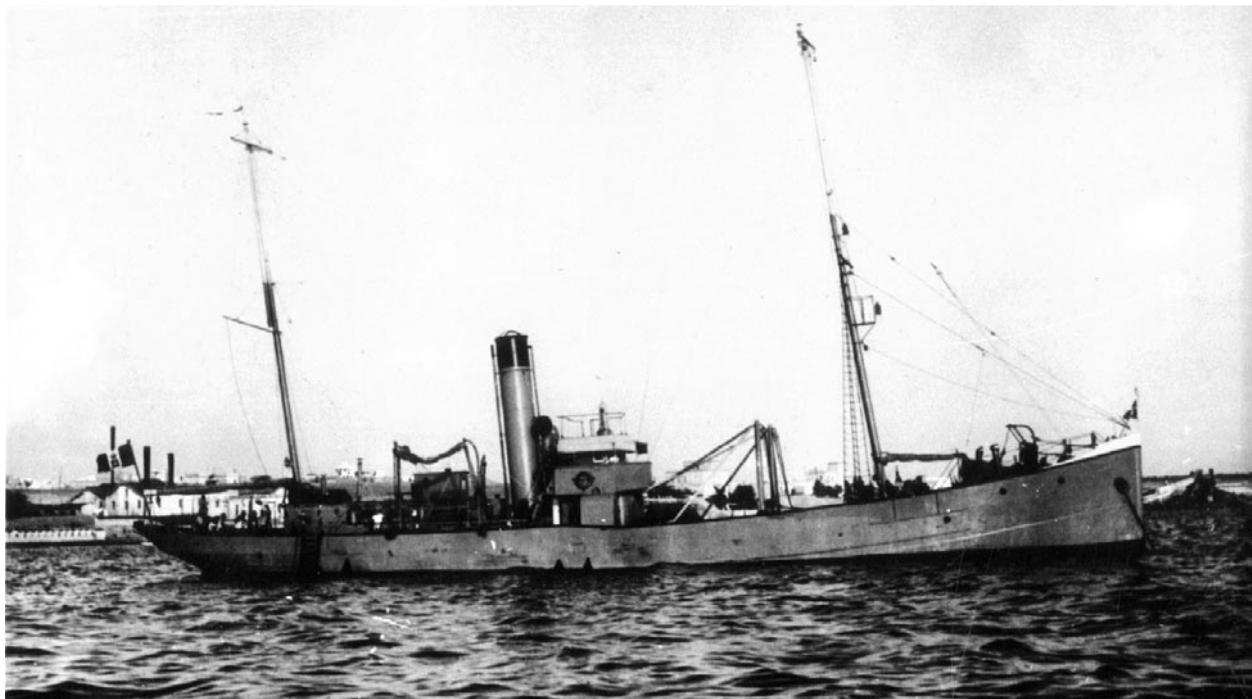


Fig. 28 – Il trasporto *Camogli*. Già mercantile francese *Antioche*, costruito in Gran Bretagna nel 1905, entrato in servizio nella Regia Marina nel 1915 come *Nembo* (verosimilmente per l'utilizzo in qualità di dragamine/pattugliatore) ed impiegato con il nuovo nome di *Camogli* a partire dal 1924 come rimorchiatore e, dal 1927, come trasporto. Protagonista di numerose azioni (tra le quali nel 1940 il celebre salvataggio dei naufraghi del *Pentcho*), andò perso in combattimento contro forze germaniche durante la difesa delle isole dell'Egeo nell'ottobre del 1943 (AUSMM)

#### 4 – Mezzi di salvataggio:

2 zatterone di salvataggio (tipo piroscavo Toscana);  
20 salvagenti.

#### 5 – Protezione:

Possibilmente disporre lamiere a prora e lamiere o sacchetti da protezione dell'arma di bordo e del timone.

#### 6 - Mascheramento:

Pitturazione a chiazze;  
esaminare la possibilità di togliere gli alberi, o almeno un albero.

## RAPPORTO DLE COMANDANTE DELLA SPEDIZIONE

### 1 – Unità alle dipendenze:

- a) Scorte: (quando di scorta diretta)  
C.T. CRISPI – Torp. LIRA – LIBRA – LINCE – ALDEBARAN – M.A.S. 542 – 536 – 546 – 523 – 520.
- b) Convoglio:  
RR. Navi CAMOGLI – SONZINI;  
Navi requisite: ORSINI (Capo convoglio) – GIAMPAOLO I – PROTO DI ROMA – ASSAB – ADDIS ABEBA – TARQUINIA – IMPERO – AGUGLIA – G.G.S. 170;  
Motonavicelle: S. ANTONIO – S. GIORGIO – NAVIGATORE – PLUTONE.

### 2 – Data e ora di partenza:

17.00 + 19.00 del 27 Maggio da Rodi.

### 3 – Data e ora di arrivo:

17.00 del 28 Maggio a Sitia.

### 4 – Navigazione:

- a) Man mano che è ultimato l'imbarco del materiale e delle truppe le unità escono dal porto dirigendo per Alinnia e formandosi secondo il grafico di marcia. Escono per ultimi PORTO DI ROMA e TARQUINIA che per la loro velocità raggiungeranno il convoglio nella notte.  
L'ORSINI prende a rimorchio i mas 542 e 536.  
Il mare forza 3 + 4 ostacola la navigazione delle unità che hanno tutte un rimorchio ed impedisce di tenere velocità voluta; comunque ordino velocità 7 nodi e stabilisco riunione alle 05.00 a Saria, pur sapendo che nessuna unità potrà essere per tale ora nella località indicata, l'ordine avrà però lo scopo di accelerare la marcia.  
Alle ore 04.30 del 28 Maggio tutte le unità del convoglio sono in vista dell'ORSINI, sparpagiate su un fronte abbastanza ampio. Le unità di testa dirigono decisamente per passare a levante di Scarpanto.  
Poiché il collegamento rds è difficoltoso e poco chiaro invio i mas 542 e 536 a trasmettere l'ordine di riunione immediata sul Capo Convoglio. Le motonavicelle NAVIGATORE e S. ANTONIO sono molto indietro e non rispondono ai segnali rds. Assumo la velocità di 6 nodi nominali, per permettere la riunione. Durante la notte la velocità è stata inferiore ai 5 nodi.  
Alle 06.30 le unità sottili si dispongono in formazione di scorta. Ordino al CRISPI di inviare una torpediniere a rimorchiare il S. ANTONIO che è tuttora molto indietro mentre il NAVIGATORE va avvicinandosi sensibilmente. Il LINCE dirige verso la coda della formazione che sorpassa di moto, poi inverte, si avvicina al S. ANTONIO, ma, per una ragione che mi è ignota non prende a rimorchio l'unità indicata e rientra a posto.  
Intanto il S. ANTONIO ha guadagnato cammino cosicché per non ritardare ulteriormente la marcia ordino velocità 7 nodi.  
Alle 10.00 la formazione è sufficientemente in ordine e mantiene la velocità di circa 7 nodi eccetto l'IMPERO che scade. Le motonavicelle sono quasi a posto e la velocità del complesso è determinata dall'andatura che possono sostenere il PORTO DI ROMA, l'ASSAB, l'ADDIS ABEBA, il CAMOGLI.  
Un ulteriore aumento significherebbe lasciare indietro questo importante nucleo di unità. Continuo ad impiegare i mas per sollecitare i ritardatari e per evitare ogni ulteriore ritardo.

Alle 13.00 il CRISPI si allontana per effettuare il bombardamento di Capo Sidero.

Alle 14.30 mi perviene la comunicazione da MARIAGEO che "Alle 13.05 – 3 incrociatori – 6 C.T. mg. 146 gradi 143 da Sidero rotta Canale Caso velocità 24". Segnalo a bandiere e con rds di aumentare di velocità al massimo. Per dare maggiore efficacia all'ordine lo faccio ritrasmettere dai mas che sono a mia disposizione i quali ancora una volta percorrono tutta la formazione per spronare ad aumentare di velocità. La velocità del complesso ha oltrepassato di qualche decimo i 7 nodi, ma non può esser ulteriormente aumentata, a meno di non lasciare pericolosamente indietro i 3/4 del convoglio. Prevedo l'arrivo del convoglio a Sitia per le 17.00, ora comunicata a Marina Rodi sin dalle 12.00. Dalla posizione che avevano le unità nemiche alle 13.00, risulta che esse non potranno giungere a Sitia prima delle 19.00, quando cioè lo sbarco delle truppe sarà certamente ultimato. Qualora poi l'aviazione riesca a ritardare il nemico di qualche ora, sarà possibile sbarcare anche parte del materiale prima dello scontro. Per un istante affaccio l'ipotesi di uno sbarco a Capo Sidero, ma abbandono subito tale idea per la difficoltà che avrebbe incontrato a terra il Corpo di Spedizione a proseguire per Sitia. Tale decisione viene confermata da analogo ordine di Marina Rodi. 15.30 le successive segnalazioni del nemico fanno prevedere il suo arrivo a Sitia per le ore 20.00 circa. Tento di aumentare ancora di velocità ma l'ADDIS ABBEBA, ASSAB, CAMOGLI e lo stesso PORTO DI ROMA perdono cammino, Poiché non mi è possibile lasciare indietro queste importanti unità, regolo sulla loro marcia la velocità del complesso.

Ordino alle torpediniere di rimorchiare le unità più leggere rimaste arretrate, ma non riesco a fare eseguire tale ordine per la difficoltà dei collegamenti rds. L'IMPERO è molto scaduto e, data la velocità che può tenere, è da prevedere che andrà a cadere sotto le unità nemiche sopravvenienti. A mezzo di un mas gli mando ordine di ripiegare su Ofri.

Dalle successive segnalazioni che mi pervengono appare che il nemico è stato ritardato dagli attacchi aerei subiti.

Riduco di qualche giro la velocità dell'ORSINI per non staccarmi dalle altre unità che ormai sono alla massima forza.

#### 5 – Sbarco:

Alle ore 16.58 l'ORSINI e, contemporaneamente S. ANTONIO NAVIGATORE PORTO DI ROMA si portano in spiaggia, mentre il GIAMPALO attracca al moletto.

Subito dopo giungono le altre unità ce, secondo gli ordini ricevuti, incagliano lungo tutta la spiaggia.

Giungono in ultimo PLUTONE e G.G.S. 170 che, all'ordine di spiegamento sono stati mollati rispettivamente da ASSAB e ADDIS ABBEBA, che li avevano a rimorchio.

Lo sbarco avviene ordinatamente e rapidamente senza alcun contrasto a terra. I marinai della Compagnia CRUCIANI sbarcano per primi ed occupati telegrafo e telefono, ricercano il cavo telegrafico per inutilizzarlo. S'inizia subito lo sbarco del materiale impiegando le motonavicelle portate a rimorchio, i pontoni, le motobarche e la GGS 170 non appena liberi del loro materiale.

Ore 17.30 – Costata la mancanza di ogni reazione a terra lascio libere le unità di superficie in servizio di scorta. C.T. e Torp. Assumono le posizioni ordinate da Marina Rodi.

Ore 20.00 – A levante di Capo Sidero si vedono in aria scoppi della difesa c.a. delle navi nemiche attaccate da velivoli. Fino alle 20.30 si odono forti esplosioni in direzione di Capo Sidero.

Ore 22.00 – Lo sbarco dei materiali procede con la massima rapidità compatibile con le condizioni locali e con gli scarsi mezzi a disposizione.

I materiali sono trasbordati sulle motobarche e, poi da queste a terra su pontili e banchine, quasi esclusivamente dai marinai delle unità e dei reparti spiaggia che compiono un lavoro superiore ad ogni elogio, per spirito di abnegazione, e per volontà e capacità di lavoro.

PORTO DI ROMA ed AGUGLIA sono pronti e ne ordino la loro partenza rispettivamente alle 23.00 ed alle 24.00.

In base agli ordini di Marina Rodi, sospendo la partenza di qualche altra unità che sarebbe stata pronta nella notte e sparpaglio maggiormente i piroscafi lungo la spiaggia disponendo in insenature lontane le motonavicelle cariche di munizioni sbarcate dai piroscafi e che non conviene portare a terra per non sovraccaricare le banchine ed il moletto.

Alle 01.00 del 29 Maggio le unità navali nemiche battono con tiri illuminanti tutta la costa di ponente di Capo Sidero sino a pochi chilometri da Sitia.

05.00 - A levante di Capo Sidero si vedono gli scoppi della difesa c.a. delle navi attaccate da velivoli.

06.00 – I piroscafi sono tutti scarichi.

12.00 In base agli ordini di Marina Rodi partono fra le 12 e le 14 GIAMPAOLO I, ADDIS ABBEBA, ASSAB, TARQUINIA, ORSINI.

15.45 – Il CAMOGLI parte per Ofri.

18.00 – Il SONZINI con G.G.S. 170 a rimorchiasì disloca a Punta Sidero per rastrellare la punta ed impiantarvi la stazione di vedetta.

#### 6 – Costituzioni del Comando a terra:

Ho costituito il Comando Marina nei locali abitati ad esattoria imposte, in posizione leggermente sopraelevata dalla quale si domina tutta la baia.

Per alloggi Ufficiali ho requisito l'unico albergo esistente, i sottufficiali sono alloggiati in case private requisite.

Le due compagnie da sbarco ed il plotone mitraglieri lasciato dal comando corpo di spedizione vengono così distribuite:

Compagnia IODICE: alloggiata nelle scuole con compito di assicurare la protezione della parte alta del villaggio.

Costituisce un caposaldo nella vecchia fortezza veneziana e tiene forti pattuglie sulle collinette circostanti.

Compagnia CRUCIANI: con allegato il plotone mitraglieri è installata nell'edificio delle poste e telegrafi.

Mantiene i servizi di guardia in paese e stabilisce due capisaldi con mitragliere lungo la spiaggia.

Con personale del Comando e con elementi prelevati dalla compagnia, perlustro i villaggi e gli isolotti circostanti, invitando ovunque la popolazione a rientrare nelle proprie case ed a consegnare le armi.

Analoghi ordini vengono impartiti a Sitia.

La popolazione civile si mostra ovunque docile e tranquilla aderendo senza recriminazioni alle requisizioni che vengono effettuate per gli alloggiamenti ed approvvigionamenti dei reparti. Vengono requisite anche armi che spedisco a Rodi con mezzi in partenza.

Allo scopo di salvaguardare la proprietà privata vengono stabilite pattuglie di marinai e carabinieri che assieme a gendarmi locali perlustrano il paese giorno e notte.

La banca è chiusa e piantonata.

#### 7 – Osservazioni:

- a) Non ha presentato eccessive difficoltà nonostante la eterogeneità dei natanti che formavano il convoglio, i numerosi rimorchi e l'assoluta mancanza di allenamento.

Stabilite rotta e velocità iniziali, il convoglio non si è disperso durante la notte ed ha tenuto abbastanza bene la formazione di giorno, manovrando per imitazione di manovra.

Per un migliore andamento della navigazione sarebbe stato necessario disporre di un migliore collegamento rds con almeno due operatori per unità onde assicurare il servizio continuo. È da mettere in particolare rilievo che il collegamento con le motonavicelle è completamente mancato forse perché le vibrazioni ed il rumore dei motori non consentono un buon ascolto.

La navigazione del convoglio mi ha consentito l'arrivo simultaneo di tutti i reparti e la possibilità di guidare personalmente tutte le unità verso l'obiettivo agendo per semplice imitazione di manovra.



Fig. 29 – Fanteria da sbarco italiana, immagine di copertina del periodico *Cronache della guerra*, n. 27 del 5 luglio 1941. La rivista sin dai precedenti numeri 25 e 26, riportava con ampio risalto il ruolo delle forze italiane nella conquista della grande isola mediterranea

Nessun sbandamento e nessuna incertezza quando è stato segnalato l'avvicinarsi del nemico. Tutti hanno aumentato di velocità al massimo, secondo gli ordini e si sono serrati ordinatamente sul Capo Convoglio. Preziosi sono stati i mas per la trasmissione di ordini, quando il collegamento rds ha lasciato a desiderare.

b) Sbarco:

Lo sbarco delle truppe è stato celerissimo, nessun accorgimento avrebbe potuto aumentare la rapidità dell'operazione.

Lo sbarco dei materiali, anch'esso rapido, tanto che già nella notte alcune unità avevano tutto sbarcato, avrebbe potuto essere ancora più rapido qualora fosse stato maggiore il numero delle imbarcazioni a disposizione e qualora la mano d'opera disponibile fosse stata più rilevante.

In circostanze analoghe occorrerebbe assegnare a ciascuna unità una manovalanza e mettere a completa disposizione del comando della spedizione una forte squadra di scaricatori, da impiegare a terra.

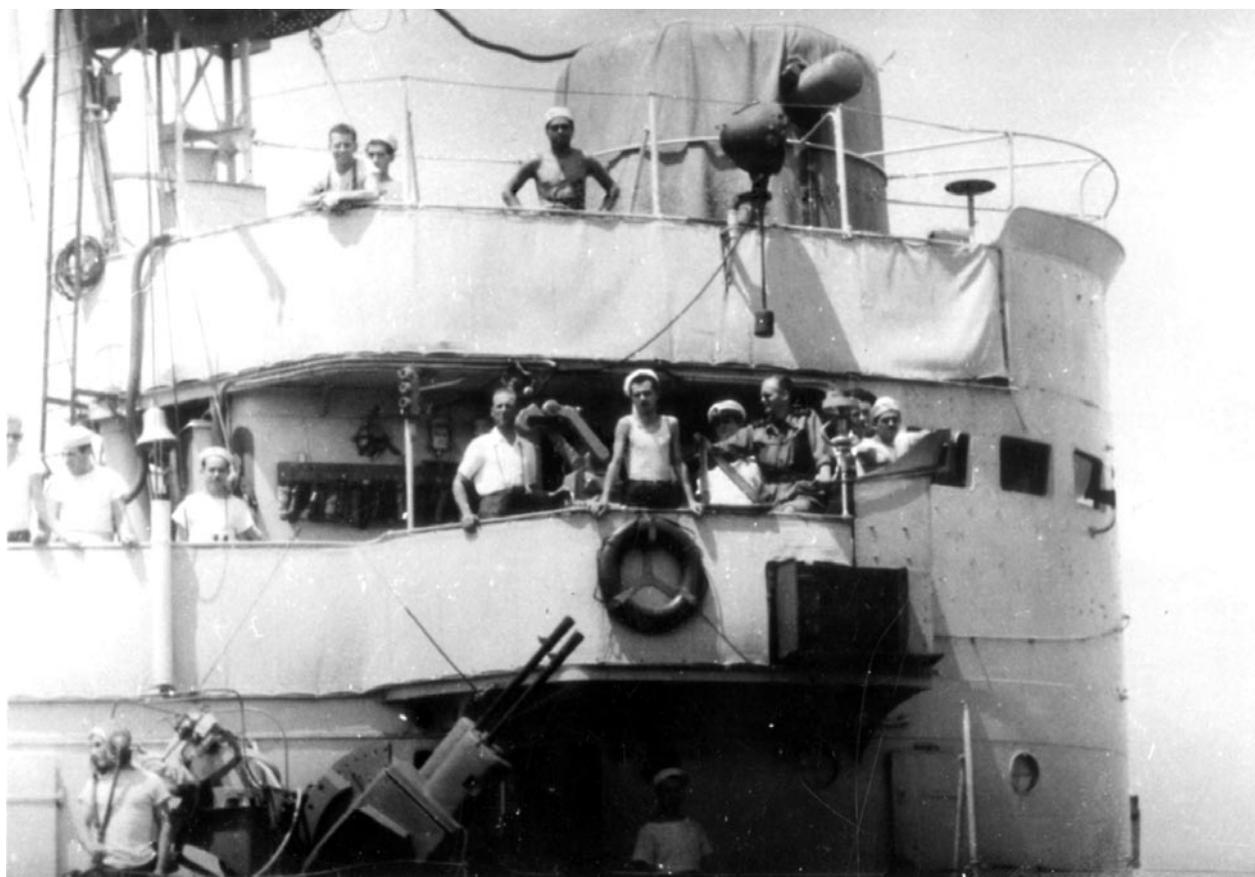
Tale personale non deve avere impedimento di armi e di bagagli personali e non deve essere legato ad alcun compito operativo.

Nello sbarco di Sitia il faticoso lavoro del trasbordo e dello scarico del materiale è stato fatto esclusivamente dagli equipaggi delle unità e dai reparti spiaggia che hanno corrisposto tutti con ammirevole slancio pur essendo sottoposti per circa 14 ore ad un lavoro massacrante sotto la minaccia dell'intervento nemico da un momento all'altro.

Soltanto il giorno dopo è stato possibile impiegare reparti delle compagnie da sbarco ed alcuni elementi ingaggiati tra i pochi civili che erano sul posto.

Lo sgombero delle banchine ed il rassetto dei materiali ha tenuto impegnate le compagnie da sbarco per tutti i giorni 29 e 30. È da tenere presente che una riduzione dei servizi al seguito delle truppe alleggerirebbe la spedizione e darebbe maggiore libertà d'azione ai reparti da sbarco.

Costituita la testa da sbarco, i materiali ed i servizi potrebbero essere inviati in un secondo tempo.



*Fig. 30* – Torpediniera *Sagittario*, vista della plancia e di una mitragliera binata da 20/65. Si può notare l'abbigliamento "rilassato" ed improntato alla massima praticità dell'equipaggio, con un ufficiale in camicia (in primo piano, quarto da sinistra) e il comandante Cigala Fulgosi in tenuta sahariana (AUSMM)



*Fig. 31 – Il capitano di fregata Francesco Mimbelli, comandante del *Lupo*, per la sua azione di difesa del convoglio di motovelieri tedeschi verso Creta riceve la Croce di ferro di prima classe dal Vizeadmiral Erich Förset, comandante delle forze tedesche nel Mar Egeo (in V. P. O'Hara, *La lotta per il mare di mezzo*, cit.)*

## AUTORI

### **Piero Cimbolli Spagnesi**

Architetto e dottore di ricerca, è professore ordinario di Storia dell'architettura contemporanea nella Sapienza – Università di Roma, membro del Consiglio scientifico dell'Ufficio Storico della Marina Militare e direttore scientifico del relativo Bollettino d'Archivio. Consigliere scientifico del capo di Stato Maggiore della M.M. Tra le sue recenti pubblicazioni e curatele, il volume *Basi navali ed aeree della Regia Marina nella Prima guerra mondiale*, Ufficio Storico della Marina Militare, Roma, 2019. Nel precedente numero della rivista è stato autore della prima parte dell'articolo sul significato storiografico della serie delle Notizie sulle azioni navali della Regia Marina nella Seconda guerra mondiale.

### **Claudio Rizza**

Capitano di fregata del Corpo di Stato Maggiore laureato in Scienze marittime e navali e in Scienze politiche. Ha ricoperto, tra gli altri, l'incarico di responsabile degli Archivi dell'Ufficio Storico della Marina e collabora, oltre che con il *Bollettino di Archivio*, anche con la *Rivista Marittima* e con i periodici *Storia Militare* e *Gnosis*.

### **Alessandro Vagnini**

Professore associato di Storia delle relazioni internazionali presso il Dipartimento di Scienze politiche della Sapienza – Università di Roma. Ha svolto studi e ricerche relativi alla politica internazionale in Europa ed Estremo Oriente e alla storia militare. Tra le sue recenti pubblicazioni: *La Regia Marina e le questioni navali alla Conferenza di Parigi*, Ufficio Storico della Marina Militare, Roma, 2020 (con D. Borsani) e *Dal Bosforo all'Egeo*, Ufficio Storico della Marina Militare, Roma, 2021 (con F. Grassi e R. Sciarrone)

