# Nuovi documenti sulla guerra nel Mediterraneo nel 1942
# La logistica dell'Asse

**Fabio Degli Esposti Alessandro Massignani**

## Le interpretazioni della guerra in Africa settentrionale e nel Mediterraneo

Nel secondo conflitto mondiale il teatro di guerra mediterraneo è stato ritenuto decisivo da alcuni e secondario da altri, anche in funzione del ruolo che i vari belligeranti vi hanno svolto. Se per Italia e Gran Bretagna esso era un fronte importantissimo di lotta, in Germania veniva dai più considerato *die südliche Peripherie Europas*[1]. Questa situazione trova riflesso nella storiografia relativa al Mediterraneo e in discussioni ancora vive tra gli storici a proposito dell'importanza del controllo del Mediterraneo in rapporto all'esito finale della guerra. Senza addentrarci ulteriormente nella questione, basterà rilevare che nella concezione strategica di Hitler l'invio di forze tedesche nel Mediterraneo corrispondeva unicamente all'esigenza di stabilizzare il fianco sud di un grande fronte che si sarebbe di lì a poco aperto per la sua grande impresa a Oriente, fianco che cominciava a barcollare sotto il peso delle sventure militari italiane del primo anno di guerra. Ciò non toglie che all'interno dei vertici politico-militari tedeschi esistessero diversità di vedute; infatti dopo l'entrata in guerra dell'Italia e la caduta della Francia, il grande ammiraglio Raeder vedeva nel Mediterraneo e non più nell'Atlantico il teatro in cui combattere la nemica Inghilterra.

Le unità di terra inviate in Africa come *Sperrverband* (forza di sbarramento) che doveva impedire il crollo totale della colonia italiana divennero però inopinatamente protagoniste — sotto la guida del generale Erwin Rommel — di una serie di brillanti operazioni offensive, che portarono il corpo italotedesco non lontano da Alessandria d'Egitto. Rommel ha rappresentato con energia nei suoi appunti dell'epoca l'opinione che il fronte africano fosse decisivo e ha quindi attribuito largamente la sconfitta dell'Asse all'incapacità di rifornire adeguatamente le truppe che combattevano in Africa.

Nel dopoguerra le polemiche, che su questo punto erano già state aspre, sono divampate in maniera particolarmente vivace, grazie anche all'ampia diffusione di cui poterono godere le accuse espresse da Rommel nei suoi

Per l'utilizzo della documentazione inedita qui pubblicata gli autori sono debitori nei confronti di Andrea Curami che ha aperto il proprio archivio con grande liberalità e cordialità, oltre ad essere stato prodigo di consigli e commenti. I documenti originali sono quindi consultabili presso l'archivio Curami; copia degli stessi è stata donata al Bundesarchiv-Militärchiv di Freiburg i.Br.

[1] L'espressione riprende il sottotitolo del volume di Ralph Georg Reuth, *Entscheidung im Mittelmeer. Die südliche Peripherie Europas in der deutchen Strategie des Zweiten Weltkrieges, 1940-1942*, Koblenz, Bernard & Graefe, 1985, che analizza l'importanza del teatro Mediterraneo nella strategia tedesca.

appunti[2]. In particolare Rommel lamentava che il rapporto tra i rifornimenti inviati agli italiani e quelli destinati ai tedeschi fosse largamente favorevole ai primi:

> Noi non avevamo nessuna possibilità di influire sulla successione delle navi, sui porti di arrivo, né, soprattutto, sul rapporto tra i carichi destinati ai tedeschi ed agli italiani, che teoricamente doveva essere di 1:1, ma si spostò sempre più a danno delle truppe tedesche[3].

Secondo le cifre fornite da Rommel, nel giugno 1942 egli aveva ricevuto solo 3.000 tonnellate invece delle 60.000 previste; in agosto arrivarono 8.200 tonnellate per i tedeschi contro 25.700 per gli italiani (delle quali 800 per i civili). Inoltre Rommel critica in maniera circostanziata le strutture organizzative preposte all'invio dei rifornimenti e parla apertamente di tradimento degli ufficiali della marina italiana:

> Gran parte degli ufficiali di marina italiani non erano per Mussolini ed avrebbero volentieri visto la nostra disfatta, anziché la nostra vittoria. Perciò facevano opera di sabotaggio dovunque potessero[4].

Se queste accuse possono essere servite a coprire, in una certa misura, insuccessi che dipendevano anche da valutazioni eccessivamente ottimistiche da parte della "volpe del deserto", esse hanno trovato poi larga eco nella sterminata storiografia sulla guerra nel deserto (e vengono ancora in parte riprese)[5]. Questo almeno finché — grazie alle rivelazioni di Winterbotham e agli studi di Santoni — non è stato chiarito il ruolo giocato da Ultra, il sistema inglese di intercettazione dei messaggi cifrati dell'Asse. Dal canto suo l'Ufficio storico della marina italiana ha dato alle stampe piuttosto presto alcuni volumi, che molti autori hanno scarsamente utilizzato, dedicati alla difesa del traffico con l'Africa settentrionale, nonché un libro di dati statistici, che dimostrano come i trasporti effettuati per l'Africa siano stati in linea generale coronati da successo. Questi dati sono riferiti però al punto di vista della marina, indicano cioè il materiale e gli uomini trasportati dall'Italia in Africa, e non quelli giunti alle truppe tedesche in Africa, che costituiscono il punto di partenza delle considerazioni di Rommel. Va anche detto però che i dati, pubblicati anche in Germania da Jürgen Rohwer in un articolo sulla "Marine Rundschau", non sono sempre tra loro concordi, come ha fatto notare Bernd Stegemann nel terzo volume dell'opera *Das Deutsche Reich und Der Zweite Weltkrieg*, curata dall'Ufficio federale di ricerca di storia militare di Friburgo. L'estensore ha rilevato infatti delle discrepanze tra le varie fonti a stampa dell'Ufficio storico della marina[6].

Nel 1969, nell'ambito di un convegno internazionale dedicato alla guerra nel Mediterraneo, Mariano Gabriele presentò un'analisi dei dati disponibili riguardanti il traffico navale per i rifornimenti dall'Italia all'Africa, dati che mettevano in luce come la marina avesse trasportato in Africa, sostanzialmente con successo, la grande maggioranza di quanto le era stato affidato. Questo faceva della battaglia dei convogli un successo e quindi ridimensionava l'accusa

[2] *The Rommel Papers*, a cura di Basil H. Liddell Hart, Collins, London, 1953, e *Guerra senza odio*, a cura di Marie Lucie Rommel e Fritz Bayerlein, Garzanti, Milano, pp. 185-187; 211-215; 239-243.
[3] E. Rommel, *Guerra senza odio*, cit. p. 213.
[4] E. Rommel, *Guerra senza odio*, cit. p. 186.
[5] Per esempio da James Lucas, *Panzer Army Africa*, Jove, New York, 1986, pp. 147-148.
[6] *Das Deutsche Reich und Der Zweite Weltkrieg*, III vol.: Gerhard Schreiber, Bernd Stegemann, Detlef Vogel, *Der Mittelmeerraum und Südosteuropa*, a cura dell'Mgfa, Stuttgart, Dva, 1990; Jürgen Rohwer, *Der Nachschubverkehr zwischen Italien und Lybien vom Juni 1940 bis January 1943*, "Marine Rundschau", 1959, n. 2.

di non aver contribuito alla vittoria dell'Asse in Africa[7].

Nel 1977 apparve un provocatorio studio di Martin Van Creveld, che, in un capitolo intitolato *From Sirte to Alamein*, analizzava la situazione della logistica in Africa settentrionale, concludendo che una vittoria dell'Asse in quel teatro non era possibile, dato che il teatro di combattimento offriva ben poche risorse locali sfruttabili e le possibilità di rifornimento erano limitate dall'opera di interdizione esercitata dall'avversario nella traversata per mare, ma soprattutto dalle difficoltà di scarico nei porti e dal lungo trasporto dei rifornimenti fino alla linea del fronte[8].

In un recente studio Reinhard Stumpf, oltre a esporre l'organizzazione logistica delle truppe tedesche in Africa, ha commentato queste conclusioni di Van Creveld ritenendole eccessivamente orientate a disconoscere le difficoltà del trasporto navale. Le cifre che egli riporta per quanto riguarda le quantità dei rifornimenti inviati in Africa settentrionale sono quelle che risultano dal citato articolo di Jürgen Rohwer apparso sulla "Marine Rundschau", la quale a sua volta presenta i dati delle pubblicazioni statistiche dell'Ufficio storico della nostra marina[9].

## I verbali di Weiß

Tra le meritevoli iniziative dell'Ufficio storico dello Stato maggiore dell'esercito va segnalata la pubblicazione di documenti relativi alla seconda guerra mondiale, e tra questi dei verbali delle riunioni tenute dal capo di Stato maggiore generale, che sono di grande utilità per la comprensione delle problematiche relative all'invio dei rifornimenti in Africa settentrionale e offrono anche uno spaccato dei rapporti tra alleati italiani e tedeschi[10].

Alle riunioni tenute dal nostro capo di Stato maggiore generale, Ugo Cavallero, inerenti il traffico con la Libia, cominciarono a presenziare dal tardo autunno 1941 anche ufficiali tedeschi. Si trattava di elementi facenti parte della struttura organizzativa tedesca impiantata in Italia, parallelamente a quella italiana, una forma mitigata di quel controllo totale sul teatro operativo che i tedeschi avevano chiesto nel novembre 1941[11]. In particolare la questione dei rifornimenti per le truppe in Africa era di competenza di Enno

[7] Mariano Gabriele, *La guerre des convois entre l'Italie et l'Afrique du Nord*, in *La guerre en Méditerranée*, Cnrs, Paris, 1971, pp. 281-301; Id., *La guerra dei convogli tra l'Italia e l'Africa del nord*, "Cultura e scuola", 1969, n. 29; Rodolfo Marchelli, *La battaglia dei trasporti marittimi nella campagna di Libia*, "Il movimento di liberazione in Italia", 1973, n. 112.

[8] Martin Van Creveld, *Supplying War. Logistics from Wallenstein to Patton*, Cambridge, Cambridge U. P., 1977, pp. 181-201.

[9] Reinhard Stumpf, *Probleme der Logistik in Afrikafeldzug 1941-1943*, in *Die Bedeutung der Logistik für die militärische Führung von der Antike bis in die neueste Zeit*, Herfor-Bonn, Mittler & Sohn, 1986, pp. 211-239. J. Rohwer, *Der Nachschubverkehr zwischen Italien und Lybien vom Juni 1940 bis January 1943*, cit., pp. 105-107. Di recente l'Ufficio storico della Marina ha pubblicato gli atti di un convegno sui convogli tenutosi a Napoli il 22 maggio 1993, Ussmm, *La battaglia dei convogli. Mediterraneo 1940-1943*, Roma, Ussmm, 1994.

[10] Antonello Biagini, Fernando Frattolillo e Silvio Saccarelli (a cura di), *Verbali delle riunioni tenute del Capo di Stato maggiore generale*, Roma, Ussme, 1983-1985, 4 voll.; in particolare il terzo volume (relativo al 1942), pp. 599-700.

[11] Riferisce l'ammiraglio Weichold che dal 4 dicembre 1941 le riunioni per il traffico vennero tenute quasi tutti i giorni: cfr. Walter Baum e Eberhard Weichold, *Der Krieg der "Achsenmächte" im Mittelmeerraum. Die Strategie der Diktatoren*, Göttingen, Musterschmidt, 1973, pp. 203-204. Nel suo studio inedito a uso interno della marina statunitense Weichold aveva meglio chiarito come queste riunioni fossero un compromesso con le inaccettabili richieste tedesche. Cfr. *Axis Naval Policy and Operations in the Mediterranean 1939 to May 1943*, Us Navy Department, May 1951 (German Naval History Serie), pp. 64 sg., specialmente p.68. Ringraziamo Andrew Smith per aver messo a disposizione lo studio in parola.

von Rintelen, generale tedesco presso il quartier generale delle forze armate italiane a Roma (*Deutscher General beim Hauptquartier des italienischen Wehrmacht*). Da lui dipendeva un Quartiermastro generale, il quale disponeva di un ufficio denominato *Afrikatransporte*, più una serie di sottocomandi nei principali porti di carico e scarico. La marina tedesca aveva poi una sua organizzazione per il trasporto in Africa di uomini, mezzi e rifornimenti, che faceva capo all'ammiraglio Eberhard Weichold, il quale era contemporaneamente ammiraglio tedesco presso il comando della marina italiana a Roma (*Deutscher Admiral bei OK der italienischen Marine in Rom*) e comandante della marina tedesca in Italia (*Deutsche Marinekommando Italien*). Da lui dipendevano, oltre che le navi per il trasporto, anche i *Seetransportstellen* in Italia e Africa settentrionale.

È evidente che dei verbali redatti nel corso delle riunioni che si tenevano con frequenza pressocché giornaliera esiste anche una versione tedesca. Purtroppo di questa documentazione ci sono pervenuti solo alcuni frammenti, assai probabilmente i resti della documentazione bruciata all'indomani del 25 luglio 1943: in particolare quelli relativi al periodo giugno-luglio 1942, stesi da un ufficiale tedesco di origine altoatesina, August Edler Weiß von Trostprugg[12]. Si tratta di un periodo particolarmente critico (Tobruk venne riconquistata il 21 giugno e le truppe italotedesche si trovavano in fase di rapida avanzata verso il delta del Nilo), in cui l'attività dell'Asse era principalmente rivolta ad assicurare alle truppe in Africa settentrionale i necessari rifornimenti. Ai problemi derivanti dalle difficoltà di controllare il Mediterraneo centrale si sommavano quelli che emergevano dalla situazione dei rapporti tra i due partner dell'Asse, le cui radici affondavano nel terreno della mancata preventiva cooperazione militare, che certo non poteva essere stabilita con i pochi colloqui avvenuti alla vigilia dello scoppio della guerra.

Dall'esame dei verbali non dobbiamo attenderci rivelazioni clamorose. Non troveremo praticamente mai apprezzamenti sui personaggi italiani che operavano nell'ambito del Comando supremo, né notizie totalmente discordanti rispetto a quelle riportate nei verbali italiani così come sono stati pubblicati dall'Ufficio storico dello Stato maggiore dell'esercito. È altrettanto vero però che alcune osservazioni a suo tempo fatte dal feldmaresciallo Albert Kesselring, comandante dell'Oberkommando Süd, sembrano prendere corpo nella corrispondenza privata dell'interprete[13]. Inoltre alcune differenze sono ri-

[12] Nato a Gries (Bolzano) il 28 gennaio 1921, fu volontario nella Wehrmacht, inviato in Africa settentrionale nel 1941 e incaricato come interprete presso un comando scarico a Bengasi. Da qui in agosto venne inviato a un corso in Germania (Hannover) e promosso ufficiale. Nel periodo compreso fra la metà del giugno 1942 e l'agosto successivo fu interprete al comando del generale Enno von Rintelen, ma già nel luglio 1942 venne inviato per via aerea da Taranto a Tobruk, e quindi a El Daba, alla 90ª divisione leggera (90. Leichte Division), al comando di una colonna di rifornimenti.

[13] Così recita infatti la lettera al padre del 15 maggio 1941: "[...] Ora è stata una giornata nella quale abbiamo scaricato solamente 490 tonnellate. Altrimenti quando ci sono navi teniamo una media di circa 1000 tonnellate. Oggi c'era una confusione completa. Per prima cosa negli italiani, che sono stati qui distaccati come forza lavoro, regnava una completa mancanza di disciplina. Da loro il mattivo va così: arrivano in una mucchio di 300. Un *tenentino* (*in italiano nell'originale*) tenta di inquadrarli in file e righe con davanti ogni squadra un sergente. Dopo un tira e molla e molto mendicare gli riesce. Io vado da lui e gli chiedo di mettere a disposizione 4 squadre di circa 20 uomini ciascuna. Le ricevo subito, con l'avvertenza di ricondurle a lavoro finito. Diedi ai sergenti le istruzioni sul lavoro da fare. Ora tutto va in confusione. Questi fessi di sergenti lasciano lavorare la gente da sola e se ne vanno via. La gente "*si squagliano*". *Insomma, dopo tre ore io non ho avuto più che ca. 20 uomini invece di 80. Mi sono adressato al tenente. Lui non li ha potuti trovare. Io l'ho detto an capitano di fregata. Questi se l'è presa col tenente, costui coi sergenti, se li trovava, ma gli uomini non c'erano più. Perciò io ho dovuto portarmi via uno per uno i soldati che vedevo che non facevano nulla. Ma da questo momento le squadre erano a soqquadro. Nessuno sapeva più chi comandava chi. Insomma, una confusione formidabile.* (in

scontrabili. In primo luogo la forma in cui sono redatti: mentre i verbali italiani sono veri e propri resoconti stenografici, quelli redatti da Weiß sono rapporti esposti in maniera assai sintetica ed efficace, e si può ipotizzare che essi venissero preparati per essere rivisti da persone che non partecipavano alle riunioni del capo di Stato maggiore generale. Nonostante questa sinteticità, essi sono talvolta più ricchi di informazioni rispetto ai corrispondenti verbali italiani. Colpisce, per esempio, la precisione e la meticolosità con cui i tedeschi riportano la situazione del naviglio impegnato nel mantenere i collegamenti con i porti dell'Africa settentrionale; tutti i movimenti — non solo quelli delle grosse cisterne e motonavi, bensì anche quelli dei piccoli piroscafi, dei motovelieri e dei sommergibili da trasporto — sono scrupolosamente registrati giorno per giorno.

Alcune annotazioni al di fuori dei verbali dei lavori contribuiscono poi a fare ulteriormente luce sul clima delle relazioni fra gli alleati. In alcuni casi (per esempio il 22 giugno e il 16 luglio 1942), mancando il verbale italiano, la documentazione tedesca rappresenta l'unica testimonianza rimasta di queste riunioni.

Nel complesso, dunque, ci pare si debba parlare di un'utile integrazione di quanto già esistente, che offre qualche maggior elemento di valutazione sulla *vexata quaestio* dei rifornimenti alle truppe combattenti in Africa settentrionale e sulle cause della sconfitta dell'Asse.

**Fabio Degli Esposti**
**Alessandro Massignani**

***Note sui verbali dal 16 al 22 giugno 1942***[14]

*I verbali di questi giorni appaiono dominati dalle preoccupazioni suscitate dall'affondamento dell'incrociatore pesante* Trento, *colpito il 15 giugno 1942 da siluranti inglesi nel corso della battaglia aeronavale di Mezzo giugno. L'episodio, infatti, evidenziava, assieme al danneggiamento della* Littorio *da parte di velivoli inglesi, tutta la pericolosità della base inglese di Malta. Con l'arrivo di due soli mercantili dei due convogli salpati da Alessandria e Gibilterra, con 15.000 tonnellate di rifornimenti, l'isola era di nuovo in grado, da sola, di infliggere pesanti scacchi al traffico dell'Asse in direzione dell'Africa settentrionale. La questione di un'azione su Malta si ripropone dunque, soprattutto da parte italiana, con rinnovata urgenza. Nell'immediato il problema dei collegamenti con il teatro di guerra Nordafricano viene affrontato abbandonando — sia pur provvisoriamente — le rotte passanti ad est del piccolo arcipelago mediterraneo in direzione di Bengasi, cui vengono preferite quelle, più brevi, che dalla Sicilia occidentale toccano le coste tunisine per arrivare al porto di Tripoli. Una scelta di questo genere, evidentemente, comporta conseguenze di non poco conto per quanto riguarda i rifornimenti all'armata di Rommel — in quei giorni impegnata davanti a Tobruk— , che debbono poi compiere un tragitto via terra assai più lungo e dispendioso per giungere nella zona delle operazioni.*

**Conferenza di mezzogiorno presso il Comando supremo del 16 giugno 1942**

1) In assenza degli amm. Riccardi e Sansonetti e l'ecc. Cavallero sono stati discussi i diversi risultati della lotta contro i convogli inglesi.

italiano nel testo). Con queste orde senza disciplina di italiani spesso è difficile intendersi. Se ora io non avessi saputo bene l'italiano, sarei stato escluso. Con la truppa tedesca è molto più facile. Essa è divisa in piccoli gruppi che stanno sempre insieme. Quindi io dico al comandante del gruppo, il lavoro è questo e questo, e le cose procedono. In ogni caso ora ho un incarico che mi impegna completamente. Propriamente l'incarico di un ufficiale o maresciallo. Ma ne vengo a capo anche senza spalline."

[14] Le abbreviazioni utilizzate nel documento sono le seguenti: col. (colonnello); dgm (dragamine); ecc. (eccellenza); ecg (ecogoniometro); gen. (generale); mar. (maresciallo); mv (motonave); OBS (Oberkommando Süd); petrol (petroliera); smg (sommergibile); t. (tonnellate).

Secondo Supermarina la divisione italiana di navi da battaglia ha affondato un caccia nel combattimento con il convoglio occidentale.

Nell'azione contro il convoglio orientale l'aviazione italiana ha affondato un cacciatorpediniere, una nave trasporto e danneggiato fortemente numerose unità non identificabili. Per queste azioni sono stati distaccati 9 aerosiluranti dell'Egeo.

2) La foto di ricognizione su La Valletta è parzialmente riuscita per la presenza di una forte nebbia artificiale. Apparentemente si trovano in porto 2 incrociatori (dei quali 1 è il *Manxmann* e 1 è danneggiato) e tre piroscafi.

3) Al posto della petroliera *Panuco*, che a causa del suo pescaggio non può attraccare a Bengasi, dovrebbe andare la petroliera *Saturno*. Maggiori particolari saranno discussi tra *Afrikatransporte* e l'ammiraglio Rubartelli.

La partenza non è possibile prima del 21.6, poiché non saranno disponibili due torpediniere con ecogoniometro prima di questa data, e cioè come navi di scorta.

4) Il 24.6 la petroliera *Fassio* deve salpare per l'Egeo.

5) Non si può pensare alla partenza di altri nostri trasporti via mare prima di domani mattina. Entro quel termine ci si dovrebbe render conto di quali navi di scorta si potrà disporre, e se sarà disponibile la nafta corrispondentemente necessaria.

Qui entrano ancora in gioco le considerazioni sull'attuale forte minaccia per il trasporto navale.

Sulla rotta di ponente intorno alla Sicilia occorre tenere conto oltre che delle forti unità aeree nemiche anche delle forze navali di La Valletta. Si deve quindi avere in anticipo un rapporto sicuro della ricognizione.

Sulla rotta di levante si deve tener conto della presenza di almeno 8-9 sottomarini inglesi, che sono stati scoperti dalle unità della flotta italiana nel corso del ritorno.

6) La falsa nave da battaglia affondata al convoglio nemico orientale dovrebbe essere stata la nave appoggio sottomarini (nave officina per riparazione sottomarini) *Medway*, la quale avrebbe reso eccellenti servigi a Malta.

7) 600 naufraghi del piroscafo del convoglio nemico occidentale sono arrivati a terra a Pantelleria. 15 naufraghi di navi da guerra hanno raggiunto Lampedusa. Non hanno dichiarato niente sulle loro unità navali.

**Conferenza di mezzogiorno presso il Comando supremo del 17 giugno 1942**

1) Come ulteriore effetto della situazione navale nemica non è consigliabile far salpare convogli. Il trasporto truppe verrà sospeso almeno per una settimana.

Come primo convoglio ci sarebbero in ogni caso la *Bixio* e *Roselli* e dopo 2 giorni la *Pilo* e *Reichenfels* da Napoli.

Attualmente non è disponibile il carburante per le navi di scorta, tuttavia verrà prelevato provvisoriamente dalle navi da guerra al loro ritorno. Ciò nonostante la partenza di questi convogli non è consigliabile e su questo si deciderà non prima di domani sulla base delle motivazioni addotte.

2) Il feldmaresciallo prega di mettere sulla via al più presto possibile altri rifornimenti, poiché in tale maniera si può continuare a sfruttare il successo in Africa settentrionale. Egli non si nasconde affatto le difficoltà, ma chiede tuttavia che la marina tenga conto di queste circostanze nelle sue considerazioni per le future operazioni.

3) Il maggiore pericolo attuale per il trasporto navale è costituito dai sommergibili che in questo momento si trovano in grande numero nel Mediterraneo centrale, e che gli inglesi non hanno granché ritirato, come del resto gli italiani, che hanno 22 loro battelli tuttora in mare. Entrambi tengono queste navi ancora in mare nell'attesa di un casuale combattimento con unità rimaste indietro. Sotto questo aspetto la situazione migliora ogni giorno a vista d'occhio, così l'attesa per i trasporti via nave porta ogni giorno ad un miglioramento della situazione.

La miglior cosa sarebbe poter ritornare alla precedente situazione, quando Malta era tenuta sotto pressione. Poi almeno la rotta ovest sarebbe senza pericolo. I siluranti nemici dalla Marmarica sono troppo lontani per diventare pericolosi. Anche la carenza di carburante non sarebbe così manifesta se Malta venisse nuovamente messa fuori combattimento. Pertanto la marina italiana non fa altro che lamentarsi: "Malta, Malta, Malta".

Questo è l'intero problema del traffico di rifornimento per mare[15].

4) Dopo la sua inversione di rotta, la flotta italiana ha virato ancora due volte, quando si temeva che il convoglio inglese orientale potesse ancora una volta cambiare rotta. La flotta è stata rilevata poco prima della partenza da ricognitori inglesi ed è stata esposta costantemente per tutta la durata del viaggio, giorno e notte, agli attacchi dall'aria. In queste condizioni, se si deve lamentare la sola perdita dell'incrociatore *Trento*, bisogna ringraziare l'alta potenza di fuoco, velocità e capacità di evasione delle unità. Se ci fosse stato un convoglio al loro posto, sarebbe stato completamente distrutto.

Così una nave da battaglia ha ricevuto un colpo in pieno che tuttavia non ha avuto particolari effetti. Un piroscafo sarebbe sicuramente andato a fondo.

L'incrociatore *Trento* ha ricevuto dapprima un siluro, ai cui danni si poté inizialmente porre tuttavia rimedio. Era riuscito a riaccendere 3 caldaie quando altri tre siluri di sommergibile hanno colpito la nave, facendo saltare in aria un deposito di munizioni. Poco dopo la nave è affondata.

5) La flotta italiana si è avvicinata fino a 240 miglia marine al convoglio orientale inglese il quale di conseguenza ha intrapreso subito un movimento retrogrado di 14 miglia. La flotta aveva 24 miglia di percorso, che potevano essere aumentate a 27. Il contatto di combattimento non avrebbe avuto luogo pertanto che nelle ore della sera all'altezza di Marsa Matruk, per cui si dovette lasciar perdere.

6) La cattiva situazione del carburante della marina ha la sua origine nelle difficoltà di trasporto dalla Romania che si spera di poter risolvere. Inoltre si cercherà di ottenere una assegnazione più alta. La flotta darà tutto il suo olio combustibile ai fini del trasporto perché accetta di non muoversi per qualche tempo. Verrà preso carburante anche dall'*Unione* e al *Ravello*, in maniera da essere rimpiazzato alla prossima occasione.

7) La ricognizione della marina verrà impiegata subito per la ricerca di sottomarini.

8) Da Malta sono già partiti di nuovo un incrociatore e alcuni caccia.

9) I naufraghi portati a Pantelleria (220) sono stati accolti da una piccola nave ospedale italiana. Come i 20 (non 12) di Lampedusa, sono marinai militari del gruppo nemico di navi da guerra a sud di Pantelleria, che erano in forza su un piroscafo commerciale e 2 cacciatorpediniere, uno dei quali è stato colato a picco da una salva navale. Un marinaio ha dichiarato che il caccia affondato era il *Bedouin*. Non sono state ottenute altre informazioni. L'OBS chiede che possa essere presente un inviato tedesco all'interrogatorio dei prigionieri. L'OBS desidererebbe prendere per questo accordi diretti con il Marinekommando Messina.

10) La falsa nave non dovrebbe essere affondata. Non deve neanche trattarsi della *Medway*, bensì di una nave trasporto passeggeri.

11) Mentre il primo bollettino inglese sulla battaglia navale era più vicino alla verità, il secondo parla dell'affondamento di 2 navi da battaglia italiane.

12) Come petroliera da Napoli parte la *Panuco*. Verrà scaricata a Tripoli su *Caucaso* e *Ennio*, che già hanno ricevuto l'ordine di pulizia. *Panuco* arriva a Tripoli il 23. Le piccole petroliere partono da Tripoli il 25.6, così che si possa contare sul loro arrivo a Bengasi il 28.

13) In viaggio: da Bengasi verso Tripoli mv *Vinicolo, Tripolino, Annamaria*; da Tripoli verso Bengasi *S. Pietro Padre*, *Pasquale Costa*, *Ida Orlando*, *Maria Luisa*.

**Conferenza di mezzogiorno presso il Comando supremo del 18 giugno 1942**

1) Tutti i partecipanti sono stati fortemente impressionati dalla descrizione dell'ammiraglio Riccardi dell'attacco silurante contro l'incrociatore *Trento*.

L'attacco è stato eseguito da 3 ondate ognuna di 3 siluranti americani del tipo più moderno nello spazio di tre minuti. La prima ondata venne impiegata sui primi due incrociatori che procedevano, le altre due ondate sui due incrociatori che seguivano.

In ogni ondata volavano due aerei contro le navi con un angolo di circa 45°, mentre il terzo silu-

[15] Una sottolineatura così forte della questione di Malta non si registra nel verbale italiano della giornata. Probabilmente l'osservazione tedesca è riferita all'atteggiamento della Marina italiana nelle settimane precedenti.

rante attendeva la variazione di direzione delle navi da guerra per avvicinarsi. Questa manovra non riuscì alla prima ondata mentre nella seconda ondata il terzo velivolo era in posizione per lanciare diritto sulla nave da guerra il suo siluro. La terza ondata andò egualmente male. Nella seconda ondata i primi due aerei vennero abbattuti.

Questo attacco silurante mostrava in maniera chiara quanto bene istruiti fossero gli equipaggi di questi nuovi siluranti. Poiché l'attacco ha luogo a una distanza di 320 miglia marine dalla base di Malta, l'ammiragliato è assai preoccupato per il prosieguo del trasporto navale.

Finché non è possibile neutralizzare Malta, non si può pensare ad una rotta est verso Bengasi. Il pericolo di attacchi di bombardieri dalla Marmarica per contro non è molto grande, tanto più che gli aeroporti presso Gambut non sono più utilizzabili dagli inglesi. In considerazione della situazione è stata conseguentemente combinata una rotta occidentale che porta alle coste tunisine (Vedi allegato) [*mancante*]. In questo modo il convoglio si trova in mare una sola notte, e cioè in una zona dove finora nessun ricognitore inglese è penetrato. Con ciò la rotta ha anche il fattore sorpresa dalla sua e questo deve valere anche per la petroliera *Panuco*. Se si dovesse constatare che dopo il primo convoglio, che salpa da Napoli all'alba del 20, la rotta è senza pericolo quanto meno al primo momento, devono seguire altri convogli sulla stessa rotta. Il secondo convoglio per Brindisi (*Bixio* e *Roselli*) partirebbe in questo caso tre giorni dopo.

2) Il feldmaresciallo generale [*Kesselring*] ed il generale von Rintelen hanno richiamato l'attenzione sul fatto che una ulteriore mancanza di rifornimenti in Africa verso la fine del mese farebbe apparire critica la situazione che laggiù lo è già di per sé. A Marsa Matruch ha avuto luogo *un colloquio dei più alti comandanti inglesi*, sulla base del quale tutte le forze aeree disponibili devono essere tolte dal Vicino oriente, quindi si deve far conto sul loro impiego in breve tempo. L'aviazione tedesca e italiana, come anche i carri, devono quindi disporre della necessaria benzina. Il feldmaresciallo generale non chiude affatto gli occhi sulle difficoltà che la marina deve superare. Tuttavia questa situazione deve assolutamente essere presa in considerazione.

Supermarina replica che se le circostanze lo richiedono, verrebbero inviate delle navi direttamente sulla rotta est verso Bengasi. La probabilità di arrivo a destinazione sarebbe in quel caso solo del 20% e con ciò andrebbe forse perduto volume di carico insostituibile. Sarebbe molto meglio accettare tre giorni di ritardo e percorrere la nuova rotta ovest con una sicurezza del 90%.

Provvisoriamente partirebbe il primo convoglio (*Pilo* e *Reichenfels* da Napoli) come previsto il 20 al mattino in modo da arrivare a Tripoli il 21 sera. Il *Pilo* quindi proseguirà per Bengasi.

Nel frattanto la situazione si dovrebbe essere chiarita, in maniera da poter prendere corrispondenti decisioni.

3) Sarebbe assolutamente necessario tenere nuovamente Malta neutralizzata, perché altrimenti può essere impossibile sostenere un traffico ordinato di trasporti.

Il gen. Wenninger dubita che sia possibile, riferirà comunque al feldmaresciallo della situazione. Il gen. von Rintelen pensa che anche l'aviazione in Africa non può intraprendere niente senza benzina e che quindi meglio sarebbe impiegarla per intanto provvisoriamente contro Malta.

4) La difficile situazione del carburante della marina è stata nuovamente discussa. Supermarina lo aveva già previsto e la situazione si è realmente evoluta nella maniera ipotizzata. Se prima le fonti russe di petrolio nel Caucaso non saranno in mano nostra, non c'è da pensare ad un cambiamento della situazione dei carburanti.

5) Contemporaneamente alla *Panuco* partirà da Napoli l'*Ostia* con 280 t di barili di carburante. L'ultima nafta è stata presa dalla nave da guerra *Montecuccoli*.

6) La nave da battaglia camuffata nel convoglio nemico orientale dovrebbe essere stata la vecchia corazzata americana *Texas* con velocità 19 nodi. La valutazione delle fotografie conferma questi ipotesi con una lunghezza certa della nave di 172 m. Così anche la disposizione delle torri.

7) La petroliera *Fassio* non può partire il 24 dato che le sue riparazioni non saranno finite prima del 30. È stata chiesta una petroliera di rimpiazzo. La *Rondine* è fuori questione, non è pronta ancora per un mese.

8) Il colpo ricevuto dalla nave da battaglia *Littorio* il 15.6 alle 9 del mattino era una bomba da 500 kg, che è esplosa proprio sulla corona esterna del ponte corazzato della torre dei cannoni anteriore. Se il colpo fosse caduto soli 7 cm più all'e-

sterno, la bomba sarebbe penetrata nella nave per esplodere all'interno con effetti devastanti. Così si sono invece lamentati solo tre morti a causa delle schegge.

**Discussione presso l'ecc. Riccardi con il gen. Wenninger, in presenza dell'amm. Rubartelli, del 19 giugno 1942 dalle 19 fino alle 20.45**[16]

Il gen. Wenninger premette per univoco chiarimento della situazione: nel caso il carburante per la Luftwaffe non sia a Bengasi per il 28, questa in Africa si ferma. È stato previsto di far salpare il *Panuco* il 20 da Napoli per trasbordare il carburante a Tripoli sul *Caucaso*. Con questo sarebbe stato assicurato l'arrivo puntuale.

L'OBS ha ricevuto oggi una telefonata da Lgsta [*sic*] secondo la quale il *Panuco* non sarebbe disponibile prima di 14 giorni. Quindi si dovrebbero assolutamente prendere subito le contromisure per far sì che *in ogni caso* sia assicurato il trasporto nei termini previsti. Il ritardo del *Panuco* era sconosciuto alla marina, ed anche all'amm. Rubartelli.

All'amm. Rubartelli sembra improbabile che la pulizia del *Caucaso* richieda così tanto tempo. Questa petrioliera di 3.000 t è già stata pulita per metà e trasporta in questa parte carburante per veicoli. Quindi dipende solo dal far ripulire ancora questa parte per benzina avio, il che non dovrebbe richiedere troppo tempo.

Su ordine dell'ecc. Riccardi venne subito inviato un fonogramma a Tripoli con l'ordine di accelerare con tutti i mezzi la pulizia del *Caucaso*, anche di notte; con questo in ogni caso la pulizia sarebbe finita il 24 sera. Si tratta della sola parte che ha contenuto carburante per veicoli, che è un terzo dell'intera capacità della nave sufficiente per il trasporto di 950 t di benzina avio. Il 25 mattino si potrebbe iniziare con il trasbordo del carburante.

Ora improvvisamente salta fuori che il 20 il *Panuco* non può proprio salpare, e neppure il 21, perché deve ancora caricare benzina per veicoli italiani, che viene portata da Livorno col *Picci Fassio*. Questo ordine è arrivato solo oggi da parte del Comando supremo. La *Picci Fassio* però non è ancora salpata. Quindi il ritardo della partenza del *Panuco*.

Il gen. Wenningenr resta fermo in tutti i casi sulla partenza al più tardi il 21 sera anche se non è tutto caricato.

Su questo però può decidere solo il mar. Cavallero. Anche la seconda richiesta del gen. Wenninger può essere soddisfatta solo dal mar. Cavallero: nel caso che nonostante tutti gli sforzi il *Caucaso* non sia pronto in tempo, far partire per Bengasi il *Panuco* con solo 950 t.

L'amm. Rubartelli dichiara che questo non sarebbe possibile a causa della lunghezza della nave (138 m), ma il motivo potrebbe invece essere che è la petroliera più moderna e più grande disponibile e che non deve essere rischiata.

Quindi ecc. Riccardi domani sottoporrà telefonicamente al mar. Cavallero entrambe le richieste del gen. Wenninger, in presenza di questi, perché il mar. Cavallero deve sempre sorvegliare la stanza quando viene sottolineata la gravità della situazione [*sic, probabilmente il riferimento è a esigenze di sicurezza nel trattare questioni di particolare importanza*]. Si spera che le due misure di ripiego diventeranno superflue.

Nel corso del colloquio emerge che l'amm. Rubartelli non aveva ancora messo a disposizione della Luftwaffe il *Caucaso*, sebbene ciò fosse stato assicurato nella conferenza di mezzogiorno di ieri.

Il motivo è proprio da ricercare nel fatto che da qualche tempo l'ecc. Cavallero manca alle conferenze di mezzogiorno e subentra come portavoce l'amm. Riccardi che però non rappresenta affatto propriamente il Comando supremo. L'amm. Rubartelli ora espone il punto di vista che egli non dipende dalla marina, bensì in qualità di dittatore delle petroliere dal Comando supremo, dal quale non ha ricevuto ordini.

Per questo motivo il gen. Wenninger ha fatto menzione — quando fu da solo con l'amm. Rubartelli — anche del problema della petroliera *Sanandrea* messa a disposizione da Iraklion al Pireo e ritorno.

Anche in questo caso l'amm. Rubartelli non sapeva niente della circostanza e non sapeva prima d'ora che la petroliera risultava disponibile, cosicché ora la petroliera appare assicurata.

[16] Manca il verbale della seduta delle ore 13. Questo documento è comunque interessante perché evidenza il conflitto di competenze esistente fra i rappresentanti italiani, ovvero fra Comando della marina e Comando supremo.

Sembra trattarsi di una pronunciata controversia di competenze.

Con questa posizione concomitante si soddisfa anche la richiesta precedentemente rivolta per una petroliera da Taranto a Creta.

Il gen. Wenninger ha messo sul tappeto anche il problema delle navi bersaglio. Ma l'amm. Riccardi non era affatto informato di questo. Per l'OBS era temporanemente sufficiente che venissero messi a disposizione i *Città di Genova*, quantomeno transitoriamente, fintantoché non siano utilizzabili come trasporti truppa.

**Conferenza di mezzogiorno presso il Comando supremo del 20 giugno 1942**

1) Siccome il convoglio inglese che era ad Alessandria deve essere salpato, e non è stato individuato dalla ricognizione, si suppone che fosse destinato ad Alessandria.

Per questo cambiamento di situazione si considera di far andare il prossimo convoglio di nuovo sulla rotta di levante. Si deve però desistere perché gli inglesi hanno radunato tutti i loro sommergibili davanti alla Cirenaica, in maniera da interdire in ogni condizione i rifornimenti tedeschi.

Di conseguenza i due convogli: *Bixio*, *Roselli* da Brindisi a Tripoli; *Pilo*, *Reichenfels* da Napoli a Tripoli si trovano in mare da ieri notte, come previsto. La petroliera *Panuco* salpa domani sera.

2) La petroliera da 3.000 t *Caucaso* non entra in discussione per un mese per il trasporto da Tripoli a Bengasi della benzina. Motivo: non solo il problema della pulizia, ma anche difetti alle macchine. Quindi è stata trovata un'altra petroliera, la *Romagna*, più piccola da 1.000 t a Napoli, che verrà approntata in fretta (deve prima essere completato l'equipaggio), in maniera da poter partire da Napoli il 24. Viaggiando ad appena 8 nodi, si presume che la nave arriverà il 27 presto a Tripoli, per prendere entro sera dello stesso giorno la benzina dal *Panuco*. Arrivo a Bengasi previsto 29 giugno

3) Nel caso che tutte queste misure non dovessero funzionare, il *Panuco* deve proseguire per Bengasi, tuttavia deve essere chiarito definitivamente da parte di Supermarina il problema, se la nave in presenza di tre grosse motonavi può anch'essa attraccare a Bengasi. Sembra che la nave sia troppo lunga per poter attraccare nel posto dove deve sbarcare il carburante.

4) Inoltre sono stati predisposti da Supermarina 2 sommergibili per il trasporto di lattine di benzina che andrebbero da Taranto a Derna. La decisione ci sarà stasera. Probabilmente positiva. Si tratterà ognuna di circa 100-200 t di carburante. La richiesta di un cacciatorpediniere per questo scopo è stata nettamente respinta. I pochi caccia riforniti con olio combustibile bastano appena come navi di scorta laddove va considerato che a Napoli arrivano ogni giorno appena 4-500 t di nafta, che bastano giusto per un caccia[17].

5) È stato anche considerato di caricare sul *Lerici* il carburante in fusti. Questo avrebbe tuttavia poco senso, perché potrebbe partire il 23 sera, il che è impossibile a causa della scorta e della scarsità di carburante.

6) L'aviazione italiana porterà da dopodomani 7 t (70 uomini o corrispondenti apparecchiature) al giorno per l'esercito tedesco da Lecce a Bengasi.

7) In viaggio: da Tripoli a Bengasi *Trapani*, *Buenos Aires*, *Flavio Gioia*, *Villa Mare*, *Pietro Padre*, *S. Franc. Paolo*, *Pietro e Paolo*; da Bengasi a Tripoli *Rosa*, *Italia*, *Vittoria*.

Arrivati: a Bengasi *Pasquale Costa*, *Ida Orlando*, *Maria Luisa*; partenza rinviata: *Vega*, *Saverio*.

8) L'odierna prevista conversazione telefonica tra l'amm. Riccardi e l'ecc. Cavallero in presenza del gen. Wenninger non ha avuto luogo. L'ecc. Riccardi non si è fatto vedere alla conferenza di mezzogiorno e ha fatto dare la risposta a mezzo dell'amm. Sansonetti.

**Conferenza di mezzogiorno presso il Comando supremo del 22 giugno 1942[18]**

1) Dato che il gen. Wenninger, il gen. von Rintelen e l'ecc. Santoro sono stati a colloquio per una mezz'ora dall'ecc. Cavallero tutti gli altri partecipanti (marina) si sono allontanati per cui non c'è stata una vera e propria conferenza.

[17] Il dettaglio relativo alla richiesta di un cacciatorpediniere non compare nel verbale italiano.

[18] Il verbale della giornata non compare nell'edizione curata dall'Ussme.

2) A seguito dell'affondamento del *Reichenfels* tutti i trasporti per mare sono stati rimessi in discussione. Il convoglio *Bixio* e *Roselli* è stato richiamato a Palermo e potrebbe salpare domani sera per Bengasi seguendo una rotta orientale. Questo è stato stabilito di massima solo temporaneamente e va per la via di Messina, a sud di S.Maria di Leuca verso le coste greche, quindi costeggiando le stesse con eventuale pernottamento a Navarino. Da qui rotta abbastanza diretta per Bengasi. Questo avrebbe significato che il convoglio durava qualche giorno e qualche notte. Domani a mezzogiorno verrà decisa la rotta definitiva.

3) Il *Panuco* rimane temporanemante a Napoli e potrebbe prevedibilmente fare la stessa rotta dopodomani.

4) I 25 aerei e siluranti nemici che hanno attaccato il *Reichenfels* erano accompagnati da una forte scorta. Dei tre nostri Ju 88 che lo scortavano, due sono stati abbattuti. Perché gli italiani hanno impiegato appena 3 caccia? Ne consegue che gli italiani riducono subito la loro caccia non appena da parte tedesca vengono aggiunti, su loro richiesta, aerei di scorta.

Questo è contro gli accordi.

5) I 7 sommergibili impiegati nel trasporto di benzina partono uno alla volta appena sono carichi. Prevedibilmente stasera i primi due. Dopo lunghe trattative con l'ecc. Cavallero è stato ottenuto che siano tutti e 7 a disposizione per benzina tedesca. Intanto era stato assegnato dal Comando supremo l'equivalente di metà del volume di carico all'aviazione italiana. Come rimpiazzo per questo gli stessi 7 sommmergibili caricheranno nel loro secondo viaggio per metà benzina per l'aviazione italiana; l'altra metà è poi a disposizione delle forze armate italiane e tedesche per diverse esigenze.

6) I sommergibili seguono una rotta abbastanza diretta per Derna. Nello stabilire questa rotta si è dovuto tener conto degli altri sommergibili italiani che si trovano in mare, che devono essere tutti informati. Anche le forze di superficie che si trovano in mare devono essere informate. Se Tobruk e Bardia dovessero essere liberi per tempo, i sommergibili vi verranno indirizzati mentre sono in viaggio. Questo è possibile perché essi sarebbero in viaggio 3 — 4 giorni. Ogni notte i sommergibili danno i dati della loro posizione e ricevono in tale occasione anche ulteriori ordini, che poi devono essere comunicati anche a tutte le forze di superficie e sottomarine.

7) Anche il sommergibile *Micca* va direttamente a Derna, dato che in quel porto sono già stati presi tutti i provvedimenti per lo scarico.

8) Alcuni membri dell'equipaggio del *Reichenfels* sono stati recuperati.

9) *Pilo* arrivato a Tripoli parte domani mattina per Bengasi.

10) In arrivo: a Tripoli *Rosa e Menes* (questa nave ha subito solo pochi danni a causa di una bomba, che possono essere sistemati). Arrivati: a Bengasi *Trapani, P. Padre, S. Francesco di Paolo, Pietro e Paolo.*

In viaggio: da Tripoli a Bengasi *Regulus, S. Antonio,* Mv *Gabriella, Chiesa.* Da Bengasi a Tripoli *Italia, Littoria, Sturla.* Da Livorno a Napoli *Fassio.*

***Note sui verbali dal 22 giugno al 1° luglio 1942***

*Siamo davanti a una decisione strategica di enorme rilevanza nella condotta della guerra nel Mediterraneo: Rommel preferisce sfruttare l'inatteso successo di Tobruk per spingere a fondo l'attacco contro l'Egitto contro i piani formulati che prevedevano la concentrazione dell'aviazione italotedesca nell'invasione di Malta da proseguire con l'invasione dell'Egitto. La conquista di Tobruk da parte delle truppe italotedesche e il grosso bottino catturato offrono a Rommel l'argomento per ottenere il consenso di Hitler e quindi di Mussolini per proseguire l'avanzata in Egitto. Il prosieguo delle operazioni pone però nuovamente la questione di assicurare all'armata rifornimenti il più possibile tempestivi. Grosse speranze vengono riposte nel porto di Tobruk (che deve essere riattivato: la perdita dell'avviso veloce* Diana, *che trasportava 500 specialisti italiani, rappresentò un duro colpo in questo senso), che si rivela tuttavia inadatto a ospitare navi anche di mediocre pescaggio, per cui lo scarico delle merci deve avvenire mediante chiatte, lasciando le navi in rada, esposte alle offese britanniche. Lo spostamento verso est del fronte delle operazioni rende necessario rivoluzionare ancora una volta la strategia per i trasporti in Africa. La rotta a est di Malta, che corre lungo la costa occidentale greca, deve essere nuovamente preferita, allo scopo di non imporre eccessivi ritardi nei rifornimenti alle truppe di Rommel. Bengasi, Derna e Tobruk sono i porti verso cui indirizzare le navi. Ciò comporta grossi problemi organizzativi: la costituzione di una forza aerea sufficiente per te-*

*nere sotto pressione Malta e impedire iniziative delle forze aeronavali britanniche, lo spostamento di gruppi aerei e unità navali di scorta verso basi più orientali, tanto in Italia (dalla Sicilia a Taranto e Lecce e alla Grecia) quanto in Africa (da Tripoli a Bengasi e Tobruk), e, sulla terra, il trasferimento di parte delle forze antiaeree italiane da Bengasi verso Tobruk. Grossi ostacoli si frappongono alla realizzazione di questo disegno: il principale è rappresentato dalla scarsità di carburante nelle basi italiane e africane. Queste ultime vengono addirittura rifornite con sommergibili italiani appositamente adattati, le cui capacità di carico sono tuttavia assai modeste. Ma è, tutto sommato, ancora il momento delle grandi speranze.*

**Conferenza di mezzogiorno presso il Comando supremo del 23 giugno 1942**

1) Il nostro traffico navale di trasporto si trova in una situazione critica e confusa. Il convoglio *Bixio* e *Roselli* è stato richiamato a Palermo, perché era stato scoperto da ricognitori inglesi ed era già stato esposto a un attacco aereo notturno. Un ulteriore attacco incombeva, dato che erano state già annunciate squadriglie di siluranti in avvicinamento, che però non trovarono il convoglio. I ricognitori cercarono quindi le navi nel porto di Palermo, ma, dato che non ci sarebbe stato scopo alcuno nell'esporsi al pericolo sul porto, le lasciarono proseguire.

Prenderanno la rotta sulla strada di Messina intorno Capo Spartivento per Argostolion e domani mattina arriveranno a Navarino. Là le navi di scorta devono prendere nuovo carburante per proseguire probabilmente a sera. Per questo non è stata però ancora presa nessuna decisione definitiva, perché vengono coltivate altre idee.

2) La *Panuco* doveva partire di giorno alla velocità di 10 nodi per Crotone, per attraccarvi. E da lì, in parte di giorno ed in parte di notte, andare a Argostolion. Da Argostolion di notte a Navarino. A questo piano però si è rinunciato. La nave rimane temporaneamente al punto di partenza. Si riflette se spostare una parte del carico o sul *Romania* (7-8 nodi, 1.500 t), oppure su un'altra piccola petroliera, che quindi dovrebbe seguire questa rotta prima citata. Anche questo però non è sicuro.

3) È stato alfine deciso che l'*Ostia* (12 nodi) salpi per la rotta occidentale lungo la coste tunisine per Tripoli e poi Bengasi. Dato che si tratta di una nave assai piccola, che viaggerà senza alcuna scorta, dovrebbe sfuggire ai ricognitori, d'altra parte rappresenta un obiettivo poco vantaggioso per un attacco aereo. Carico 150 t carburante.

4) La pericolosità di Malta ormai risiede anche nel fatto che gli aerei da combattimento nemici sono accompagnati anche da una forte scorta di caccia, che rende impossibile l'efficace difesa di un convoglio. Passando all'interno del raggio di autonomia di questi caccia nemici un convoglio si espone al più grande pericolo. C'è inoltre l'attività intensa dei sommergibili nemici.

*Supermarina prega quindi ancora una volta di tenere neutralizzata Malta in misura sempre maggiore.* Il gen. Wenninger non ha dato in proposito nessuna risposta.

5) Dopo che sono state riposte molte speranze nel *porto di Tobruk*, ormai si evidenzia che *solo un'unica nave può attraccare direttamente in quel porto*, e inoltre solo se ha meno di 5 m di pescaggio. Quindi si deve iniziare con lo scarico già sulla rada e trasbordare il carico su chiatte. Questo richiede una grossa organizzazione. Non si può mettere la nave al sicuro in porto prima che la nave sia stata portata a 5 m di profondità. Durante tutto questo tempo essa si trova esposta agli attacchi nemici, la qual cosa a seconda della grandezza della nave può durare 10-14 giorni. Capacità di scarico massima 5-600 t giorno. Anche gli inglesi non hanno sorpassato queste cifre, come si ricava da rapporti intercettati.

L'ammiragliato è sempre in possesso di notizie certe sul porto di Tobruk. Esiste solo un rapporto del feldmaresciallo Rommel, dal quale si evince che Tobruk è libera da mine e che gli impianti portuali sono in ordine.

Attualmente si trova per via da Derna a Tobruk il *Brook*. Le esperienze che questa nave farà all'arrivo offriranno ulteriori motivi di riflessione.

6) Il gen. Wenninger propone di spostare a Tobruk il gruppo di siluranti italiane e Do 17 a Bengasi per la lotta antisommergibile. Supermarina rende noto che sinora solo 3 siluranti si trovano impiegate a Tobruk per questo compito e devono assolutamente essere aumentate a 6. Un trasferimento temporaneo non può essere preso in considerazione perché il pericolo di sommergibili in

quest'area è sempre assai grande. *Stanotte è stata affondata la S. Antonio da parte di un sommergibile*, certamente sulla rotta dove viaggia la *Pilo*. Quindi l'intero gruppo antisommergibile deve essere inviato incontro alla *Pilo*.

Per la costituzione di un analogo gruppo antisommergibile anche a Tobruk manca ogni mezzo.

7) Una ulteriore minaccia alle navi va assolutamente evitata, perché ormai ce ne sono solo 9 disponibili.

8) Le grandi navi vanno fino a Suda. Là il carico verrà trasbordato su navi più piccole che possono attraccare a Tobruk. Si tratta di motonavi e altre come il *Brook*. L'unico argomento contrario è la carenza di volume di carico di navi piccole, che come prima deve restare impegnato nel traffico costiero Tripoli-Bengasi. In proposito in linea di massima non è stato deciso niente di nuovo in maniera definitiva. Maggiori particolari domani.

9) Il gen. Wenninger chiede che si acceleri possibilmente l'inoltro del trasporto sommergibili a Taranto, dove i bidoni pieni situati intorno al porto rappresentano un pericolo. *Mica* (*sic*) partirà oggi.

10) Dopo un diretto personale abboccamento con l'ammiraglio Sansonetti, questi ha promesso *di far partire immediatamente il Città di Tunisi* per Orbetello. Da parte nostra non occorre che venga intrapreso niente altro. Il *Città di Genova* è ancora inutilizzabile per almeno 2 settimane.

**Conferenza di mezzogiorno presso il Comando supremo del 24 giugno 1942**

1) La presenza per la prima volta dell'ecc. Cavallero dopo lungo tempo portava evidente animazione nell'andamento finora strascicato delle conferenze. La marina ha portato proposte elaborate che sono state approvate senza particolari discussioni. È rimasto poco tempo per tradurre.

2) La rotta ovest per il trasporto per mare come sempre è impossibile a seguito dell'occupazione di Malta; 113 caccia, 57 aerei da combattimento.

La conseguenza di questo è il siluramento del *Roselli*, che è avvenuto alle 12 al largo di Capo Spartivento. Si è dovuto rimorchiarlo a Crotone, siccome però procede senza problemi, prosegue direttamente fino a Taranto. Dall'aria non si riconosce il più piccolo danno alla nave, dato che sono stati danneggiati timone ed elica.

3) Il *Panuco* parte domani sera da Messina per Taranto. Prima è impossibile, perché non saranno disponibili prima di domani 2 torpediniere come scorta. Il pericolo sarebbe altrimenti troppo grande per questa grande e moderna nave.

4) Il *Fassio* è entrato a Napoli e parte per Taranto. La suddivisione delle 3.000 t disponibili avviene tra i diversi interessati e così altrettanto per quanto riguarda le esigenze e le possibilità di scaricare a Bengasi. Questo non pare possibile all'aviazione italiana. Per la Luftwaffe sembrano essere previste 500 t. Non appena la nave entra a Taranto, verrà subito iniziato il caricamento nei serbatoi delle scorte che vi si trovano. Non appena arriva la *Panuco*, anche da questa nave si trasborderà carburante nel *Fassio*, così che fino all'arrivo del *Panuco* non si perda tempo.

5) L'*Ostia* è arrivata a Messina e stasera va come previsto in Africa per la rotta di ponente lungo le coste tunisine.

6) Il sommergibile *Mica* [*sic*] con 176 t di carburante parte stasera per Bengasi. Viene considerato in tutti i casi di cambiare le disposizioni durante il viaggio per Derna.

Da domani in poi ogni giorno parte un altro sommergibile con benzina. Un'accelerazione di questo ritmo non è possibile, perché i sommergibili dovrebbero essere preparati prima. Le difficoltà di caricamento non sono da imputare a questo.

7) La marina mette a disposizione 2 altri piccoli sommergibili per il trasporto. Ognuno di questi può tuttavia portare appena 30 t di carburante ed inoltre ognuno 44 t di merci facilmente caricabili (pezzi di ricambio, mitragliatrici, zaini, ecc.).

Per il secondo viaggio dei sommergibili vale quanto detto ieri.

8) L'*Iseo* va con 3 cacciasommergibili in Africa per la rotta ovest, e vi verrà utilizzato per traffico costiero.

9) Il problema del prossimo convoglio è stato risolto.

Complessivamente ci sono a disposizione, compresa l'*Ankara*, 9 navi: a Napoli cariche *Bixio*, *Ankara*, *Monviso*; a Taranto in caricamento 3 navi, a Tripoli vuote 2 navi; inoltre *Pilo*; inoltre la nuova nave *Apuania*, che si trova a Napoli in caricamento. Inoltre 3 altre navi, che però fanno appena 10 nodi. Come primo convoglio partono per

prime le 3 navi citate con 13 nodi per la rotta est. Piano di viaggio: partenza il 28 giugno Arrivo a Bengasi: 30 giugno

Per fare andare questo convoglio più grosso, l'aviazione italiana deve disporre una scorta sufficientemente robusta. Per questo motivo devono essere presi i necessari provvedimenti nella parte sud delle Puglie, Araxos e Kalamaki; fino al 28 giugno Marinavia deve rafforzarsi anche a Prevesa. Il convoglio farà comunque sosta a Navarino.

Una di queste navi forse va direttamente a Tobruk.

10) Il problema del posto di trasbordo della baia di Suda viene esaminato dalla marina in tutti i particolari. Per questo le navi *Giulia* e *Amsterdam* devono essere messe a disposizione dell'industria di guerra, per contro questa cede navi più piccole che sono idonee al traffico Suda — Tobruk.

11) Il *Romagna* è già per via per altri compiti, deve però essere impiegato come il *Saturno*.

12) Gli inglesi a Tobruk hanno reso inservibili 10.000 mc di benzina, sparando con le mitragliatrici contro i serbatoi. Sono rimasti utilizzabili appena circa 1.500 mc, come anche benzina avio e per veicoli. Sono stati presi viveri per circa 30 giorni. Gli impianti di distillazione sono stati distrutti dagli inglesi.

13) Arrivati: a Taranto *Bixio*; a Bengasi *Pilo*; *Regulus*, mv *Gabriella*. A Tripoli *Sturla*. In viaggio: da Tripoli a Bengasi *Chiesa*.

**Conferenza di mezzogiorno presso il Comando supremo del 25 giugno 1942**

1) Il maresciallo Cavallero oggi va dal feldmaresciallo Rommel.

2) *Il traffico navale di rifornimento viene definitivamente avviato sulla rotta di levante*. Per questo è necessario che le possibilità di carico a Brindisi e Taranto vengano elevate al massimo livello. Il col. Di Raimondo dice che siamo già in questa situazione. Come già ieri accennato, la difesa della caccia italiana deve essere stabilita con certezza sull'intero percorso fino a Navarino. *Spostamento di caccia italiani dalla Sicilia a Lecce già ordinato. Così anche rafforzamento dei gruppi caccia ad Araxos e Kalimaki*. Inoltre Supermarina propone lo spostamento di una squadriglia ad Agirocastro e con ciò anche la parte mediana del percorso, che non può essere difesa dai caccia dalla Grecia e da Lecce, appare resa sicura. Dall'area greca verso Sud ci sono 2 percorsi in esame: Navarino-Bengasi e Suda-Tobruk.

3) Inoltre vengono impiegate 4 torpediniere con ecg per ruolo antisommmergibili. Questi U-Boot (*sic, in realtà T-Boot*) si uniscono di volta in volta ai convogli per aumentare la loro sicurezza nelle acque greche e tornano indietro all'altezza di Creta. Anche da Bengasi verrà mandata l'una o l'altra silurante incontro al convoglio. Il primo antisommergibile delle isole greche sarà pronto il 28. Fino al 5 luglio avviene un ulteriore rafforzamento di questo gruppo.

4) Come da programma parte il primo convoglio il 28.6 da Taranto con 5 navi di scorta con ecg. Il convoglio "Monca" comprende le navi: *Bixio*, *Ankara*, *Monviso*. In area greca il convoglio verrà scortato da 9 siluranti (vedi sopra). Il convoglio di ritorno verrà sfruttato dalle navi *Sestriere* e *Pisani*, che partono il 29 mezzogiorno da Tripoli, per andare a Bengasi. Non possono prendere a bordo alcun prigioniero perché non fermano a Bengasi.

5) Il *Fassio* partirà il 28 giugno con 1.200 t di carburante per l'aviazione e 1.200 t di carburante per l'esercito, dopo che avrà preso benzina dal *Panuco*. Rotta per il canale di Corinto.

6) L'*Avionia* è arrivata con 5.000 fusti B 4 nella rada di Suda. Con 6 nodi di velocità questa nave impiega 32 ore per arrivare a Tobruk. Quindi a Marina Egeo verrà subito richiesto per iscritto di mettere a disposizione una silurante come scorta. Per il ritorno della silurante è disponibile nafta dalle scorte inglesi.

7) Il *Roselli* è stato attaccato stanotte senza successo da aerosiluranti.

8) Il *Panuco* per via per Taranto. Si deve attendere con certezza un attacco aereo.

9) *Regulus* con velocità 6 nodi e 1/2 è stato silurato nella Sirte presso Carcura da un sommergibile. Si è potuto portarlo a riva e salvare la maggior parte del carico.

10) Il *Mica* (*sic*) è in viaggio per Bengasi. Forse verrà cambiata la direzione per Derna.

11) In viaggio: da Trapani a Tripoli *Ostia* e smg *Polifemo*; da Trapani a Derna smg *Atropo* (arriva presumibilmente stasera) e smg *Zoea*; da Bengasi a Tobruk *Trapani* e dragamine *Lola*, *Raffaella*, *Pino*, *Superba*; per mine magnetiche *Perseverante*.

In arrivo: a Bengasi *Chiesa*; a Derna *Arsia*, *Camali*, *Costa*, *Luisa*.

In partenza: da Tripoli a Sfax *Numidia*.

Arrivato: a Bengasi *Gabriella*.

12) Radiogramma italiano a Deutsche Marinekommando Italien: "È stato ordinato che la motonave *Città di Tunisi* si diriga verso S.Stefano, a disposizione di quel comando con compito esercitazioni con aerosiluranti". Firmato Riccardi

13) Rapporto del comando del porto di Tobruk: "Reti in buono stato. Dragaggio delle mine magnetiche iniziato. Per sminamento mine di fondo si deve attendere l'arrivo di motodragamine. Trovate circa 1.000 t di olio combustibile per navi da guerra."

*Nota a margine del punto 12): K.S.G.2 .... (illeggibile) 25/6*

**Conferenza di mezzogiorno presso il Comando supremo del 29 giugno 1942**

1) Delle tre navi del convoglio Monca l'*Ankara* sarà avviata a Tobruk.

2) L'*Ostia* e l'*Iseo* arrivati a Tripoli.

3) *Pontinia* doveva arrivare intorno alle 13.00 a Tobruk. Non è stato avvistato.

4) *Savona* poco dopo la partenza da Bengasi verso est è finita sulle rocce. Potrebbe essere perduta.

5) La corvetta *Diana* (sulla rotta per l'Africa) è stata avvistata al largo di Creta da ricognizione nemica, tuttavia non è stata attaccata. Supermarina ne conclude che la forza offensiva dell'aviazione nemica è scemata.

6) In un mese il canale di S.Maura (isole greche Leyca e Festland) sarà portato ad una tale larghezza da consentire il passagio di navi larghe fino a 7 m. Con questo il pericolo di sommergibili spesso in agguato nella regione dovrebbe cessare.

7) A seguito di intercettazioni radio ieri dovevano trovarsi appena 5 sommergibili nemici nel Mediterraneo centrale. Se Alessandria dovesse cessare come base di sommergibili, ci sarebbero ancora Haifa e Beiruth da considerare (non Cipro). Nessuno dei due porti ha però un bacino per sommergibili. Con la presecuzione vittoriosa dell'avanzata i sommergibili verranno ritirati da parte inglese dal Mediterraneo centrale.

8) Il nostro secondo convoglio consisterà nelle seguenti navi: *Lerici* già caricato. Uno di questi prossimamente partirà: *Ravello* per Corfù dopo una sosta di un giorno a Messina, per Argostolion *Unione*. Non appena caricate, queste navi vanno per Messina; *Apuania* in direzione Prevesa. Ad un punto stabilito entrambe le navi sopracitate si uniranno a questa aliquota di convoglio per continuare il viaggio verso sud.

Non appena il primo convoglio arriva a Tobruk, questo secondo convoglio verrà approntato in maniera da non partire che dopo il completo scarico del primo a Bengasi (*Apuania* per Tobruk).

9) *Mica* (*sic*) già partito da Bengasi. Lo stesso *Zoea*.

10) Per strada: da Taranto a Derna smg *Corridoni*, *Bragadin*, *Sciesa*; da Derna a Taranto *Atropo*; da Argostolion a Navarino smg cist. *Balilla*; da Trapani a Tripoli cisterna *Polifemo*; da Tripoli a Bengasi mv *Sinibaldo*, *La Caterina*, *Marco Polo*; da Tripoli a Buerat *Giorgio*.

In arrivo: a Bengasi *Tripolino*, *Amba Aradam*; a Tobruk: *Diana*.

Arrivati: a Trapani *Una*, dgm *Tenacemente*.

11) Petroliera *Fassio* partita ieri alle 23.00. Dovrebbe arrivare domani pomeriggio con velocità 6 nodi a Patrasso.

12) Lo specchietto del carburante della marina italiana è permanentemente a zero. 3 navi da battaglia sono senza nafta. Se la flotta, dopo esser stata rifornita con successo, potesse salpare, al suo rientro troverebbe vuoti i depositi di nafta.

**Conferenza di mezzogiorno presso il Comando supremo del 30 giugno 1942**

1) Il feldmaresciallo ha reso noti entrambi i motivi che lo hanno consigliato di chiedere il ritardo di 48 ore per il convoglio Monca: il 28.6 non era arrivato in Sicilia neppure uno dei quattro gruppi da combattimento [*aerei*] che erano destinati alla neutralizzazione di Malta: entrambi i gruppi dall'Egeo si erano resi urgentemente necessari in Africa per la situazione a terra; i due gruppi che dovevano arrivare da nord non erano ancora arrivati. In tal modo la neutralizzazione di Malta promessa dall'OBS non aveva potuto avere luogo. Dopo abboccamento in Africa il feldmaresciallo era arrivato alla convinzione che il trasporto non sarebbe poi così urgente da dover per questo correre il maggiore pericolo che sarebbe derivato dalla man-

canza dei 4 gruppi da combattimento. Oggi per contro l'OBS è in grado di mantenere la sua promessa riguardo a Malta.

2) Il feldmaresciallo oggi è a Taormina per discutere con tutti i comandanti le operazioni su Malta nei prossimi tempi. Si reca poi subito in Africa, dove la sua presenza è richiesta urgentemente.

3) *Pontinia* arrivata a Tobruk. La preghiera dell'OBS per la temporanea cessione della nave per i viaggi costieri è stata corrisposta da parte del Comando supremo. L'assegnazione di questa nave è diventata necessaria a causa della mancanza delle navi *Avionia* (bisognosa di riparazioni a causa incendio) e *Savona* (incagliatasi vicino Bengasi).

4) Tutti i trasporti con sommergibili del secondo viaggio sono stati messi a disposizione esclusiva dell'aeronautica italiana.

5) Per il terzo viaggio di questi sommergibili verrà presa in considerazione la preghiera dell'OBS di mettere a disposizione della Luftwaffe il *Micca* ed un altro sommergibile.

6) L'*Ostia* non è arrivato a Tripoli. Ha dovuto approdare a causa di mancanza di carbone sulla costa tunisina a sud di Sfax ed ora attende un rimorchiatore da Sfax che gli porterà il carbone necessario per il proseguimento del viaggio fino Tripoli.

7) Il convoglio *Monca* parte come concordato stasera.

8) Arrivati: a Navarino smg cist. *Babilla*; a Bengasi *Tripolino*, *Amba Aradam*.

In arrivo: a Derna smg *Corridoni*; a Taranto smg *Atropo*; a Tripoli petroliera *Polifemo*; a Bengasi mv *Sinibaldo*, *La Caterina*, *Marco Polo*; a Buerat mv *Giorgio*.

In partenza: da Taranto a Derna smg *Toti*; da Tripoli a Bengasi dgm *Celestina*; domani mattina da Sfax a Palermo *Numidia*.

Per strada: da Taranto a Derna smg *Bragadin*; da Taranto a Derna *Sciesa*.

In arrivo: a Patrasso *Fassio*.

9) OBS prega ancora di indirizzare i sommergibili per quanto possibile verso est e non a Derna. Supermarina risponde che questo è compito di Marilibia, che ha già ricevuto un ordine in questo senso e che dispone il necessario sulla base delle possibilità di approdo nei diversi porti.

10) L'avviso veloce *Diana* (velocità 22 nodi) è stato colpito a 70 miglia da Tobruk da due siluri di un sommergibile ed è saltato in aria. Nella nave si trovavano 500 uomini di personale tecnico per la riattivazione del porto di Tobruk. L'OBS ha inviato 24 aerei in ricerca dei naufraghi, ed anche la nave ospedale *Arno* da Bengasi. Ci sono scarse probabilità di salvare tutti i naufraghi della nave. Questo significa una grossa perdita per la marina.

11) Gibilterra è stata attaccata ieri da 4 grossi quadrimotori italiani P-108. Sull'aeroporto vennero distrutti 2 aerei, e ancora di più danneggiati. Il porto stesso non poteva essere attaccato a causa di annebbiamento. Questo è stato il primo impiego di questo aereo a grande raggio d'azione.

12) Gli S 82 italiani vengono ormai impiegati dall'Egeo contro Porto Said.

13) L'OBS ha accolto la preghiera dell'aviazione italiana di fare scalo a Tatoi con aerei da trasporto e di stabilirvi una piccola organizzazione a terra. Oggi parte un ufficiale italiano per recarvisi. Il desiderio dello spostamento in avanti della contraerea italiana da Bengasi verso est non ha potuto essere soddisfatto.

**Conferenza di mezzogiorno presso il Comando supremo del 1° luglio 1942**

1) A causa del mare grosso né le torpediniere di scorta del convoglio *Monca*, né quelle inviate incontro da Argostolion hanno potuto far uso dell'ecogoniometro. Appena salpato, il convoglio è stato attaccato da aerei da combattimento senza esito presso Gallipoli. Per questi due motivi il convoglio è tornato indietro e ripartirà domani alle 13.00. Il tempo è in continuo miglioramento.

2) Domani mattina alle 3.00 la divisione navale di Taranto salpa per Navarino. Velocità 20 nodi, la sicurezza aerea è assicurata, tuttavia rimane un piccolo tratto che verrà percorso domani mattina tra le 9 e le 10.00 senza scorta aerea a causa del limitato raggio d'azione dei caccia.

3) La rotta del convoglio Monca è stata un po' cambiata. Invece di andare da S.Maria di Leuca verso sud, percorrerà la facile rotta nordest per sganciarsi dal nemico rapidamente, per la qual cosa anche le finte aiutano. Più tardi prenderà la rotta per la via di Corfù.

4) Per il secondo convoglio le navi verranno approntate in maniera che si incontrino circa 5 giorni più tardi dopo il primo convoglio nelle vicinanze di S.Maria.

5) Dato che l'aviazione italiana a causa della carenza di benzina può richiedere solo 4 sommergibili per il secondo viaggio, i tre sommergibili: *Bragadin*, *Sciesa*, *Toti*, verranno messi subito a disposizione dell'aviazione tedesca per il traffico pendolare tra Suda e Tobruk. Ora sono in viaggio per Derna. L'ottavo sommergibile *S. Rosa* [*sic*] caricherà ugualmente per la Luftwaffe, invece il nono, il *Narvalo*, per quella italiana. All'aviazione italiana mancano dalla quota di giugno 1.600 t di benzina da parte tedesca.

6) *Supermarina ha disposto che i mas italiani dipendenti da Marina Egeo vengano spostati a Tobruk*, per essere impiegati lungo la costa. La flottiglia però non ha neanche una goccia di carburante e prega di conseguenza l'aviazione italiana di metterle a disposizione la quantità necessaria per poter eseguire lo spostamento. Peraltro si toglierebbe all'aviazione italiana nell'Egeo, a causa delle difficoltà di rifornimento, una parte considerevole delle sue scorte di carburante, dato che verrebbe spostato un nuovo gruppo a Rodi. Il gen. Wenninger ha fatto la seguente proposta, che è stata accolta con entusiasmo: l'aviazione italiana rifornisce la flottiglia, che con questo arriva fino a Suda. Qui segue il rifornimento da parte della Luftwaffe che fornisce alla nave di scorta anche una riserva, per cui la flottiglia può entrare subito in azione, dato che anche a Tobruk non c'è una goccia di benzina disponibile per essa. Intanto il sommergibile *Micca* trasporterà il carburante necessario dall'Italia a Tobruk. Complessivamente la marina italiana ha a disposizione in Italia per questo scopo 125 t. Si tratta di un carburante di alto valore, che è simile alla benzina avio, e che tuttavia non può essere usato dalla Luftwaffe.

7) La nave ospedale *Arno* ha raccolto finora 159 naufraghi dell'avviso *Diana* (su 500) e si trova ancora in ricerca. Ci sono poche prospettive di recuperare altri naufraghi. La perdita della nave è stata riferita dagli italiani nel bollettino giornaliero delle forze armate.

8) Un silurante italiano ha affondato una petroliera di 5.000 t nel Mediterraneo orientale, ed un sommergibile tedesco invece ha affondato un grosso trasporto.

9) *È stata avanzata la preghiera di spostare la contraerea da Tripoli in avanti.* Poiché nessuno del Comando supremo era contrario, il cap. di fregata Girosi, che domani vola in Africa, *proporrà la questione all'ecc. Cavallero*, il quale poi può discutere sul posto con il col. gen. Bastico. La contraerea in Africa dipende direttamente dal col. gen. Bastico.

10) La cosiddetta pattuglia *Siena*, che consiste nelle navi passeggeri *Agrigento, Alessandri, Savona, Delos*, è stata messa a disposizione *della Wehrmacht per trasporto di circa 3.000 uomini* (un reggimento con artiglieria) *dal Pireo e Creta per l'Africa.*

11) Nel Mediterraneo centrale è stata delimitata una nuova zona, che si trova nella parte sud verso le coste africane, per la caccia libera ai sommergibili. Tutti i nostri sommergibili devono tenersene lontani. Una punta di questa zona arriva fino al 36° parallelo.

12) *Ostia* già nuovamente in viaggio per Tripoli.

13) Arrivati: a Derna smg *Corridoni*; a Taranto smg *Atropo*; a Buerat mv *Giorgio*; a Bengasi mv *Sinibaldo*, *La Caterina*, *Marco Polo*.

In partenza: da Bengasi a Tobruk *Petrarca* con a bordo per porto Tobruk; da Sfax a Palermo *Numidia*; da Tripoli a Bengasi *Sturla*; da Trapani a Tripoli mv *Ardito*, *Littoria*, *Carolo*, *Mario*.

In arrivo: a Derna smg *Bragadin*; a Palermo petrol. *Polifemo*.

Arrivati: a Patrasso petrol. *Fassio*, *Prometeo*.

Per strada: da Taranto a Derna smg *Sciesa*, *Toti*; da Tripoli a Bengasi dgm. *Celestina*.

***Note sui verbali dal 2 al 16 luglio 1942***

*In questa prima metà del mese di luglio non avvengono episodi di particolare rilevanza strategica. Gli sforzi dell'Asse in campo logistico mirano (non senza contraddizioni: si vedano le note relative alle dispute sulle assegnazioni di carburante) al miglioramento della capacità ricettiva dei porti della Marmarica e di quelli posti al di là del confine egiziano, al fine di sostenere l'avanzata di Rommel, che il 1° luglio è davanti alla stretta di El Alamein, dove una insospettata linea si stende tra il mare e la depressione di El Qattara, senza possibilità di aggirarla. I convogli vengono ormai regolarmente avviati lungo la rotta di levante, principalmente in direzione di Tobruk. Nonostante le difficoltà, dai verbali sembrerebbe emergere un sostanziale successo nelle operazioni di trasporto: Tobruk riceve mediamente*

*1.000 tonnellate giornaliere di rifornimenti, quantità superiore rispetto a quanto ottenuto dagli inglesi nei mesi in cui avevano occupato la Cirenaica. Contemporaneamente prosegue il traffico costiero, in cui vengono impiegate motozattere e motovelieri, per il trasporto delle merci che vengono ancora scaricate a Tripoli. Tuttavia, nonostante ogni sforzo, l'alimentazione in maniera sufficiente dell'armata italotedesca, che vive in queste due settimane una profonda crisi (di qui i riferimenti allo sfacelo della divisione italiana* Brescia*) e viene fermata dai contrattacchi di truppe fresche del Commonwealth, si rivelerà impossibile, soprattutto a causa delle enormi distanze tra porti e linea del fronte, mentre il controllo sul Mediterraneo sta per passare di mano.*

**Conferenza di mezzogiorno presso il Comando supremo del 2 luglio 1942**

1) Il convoglio Monca salperà oggi alle 13.00 secondo il programma.

2) La divisione navale è salpata stamane presto alle 2.00 da Taranto e fino alle 11.00 del mattino non è stata avvistata dal nemico.

3) Difformemente dai dati di ieri, si è improvvisamente saputo che l'aviazione italiana non rinuncia ai sommergibili. Di conseguenza la loro suddivisione per il secondo viaggio è disposta come segue: *Atropo*, *Micca*, *Zoea* da Taranto con benzina avio it.; *Corridoni* da Derna a Trapani, per prendere benzina avio it. per Tripoli; *Bragadin* da Derna a Taranto per prendere benzina avio it.

*Sciesa*, *Toti*, da Taranto a Tobruk, carburante per mas it.; *S.Rosa* [*sic*, *Santarosa*] da Taranto con munizioni per esercito tedesco; *Narvalo* da Taranto con munizioni per esercito italiano.

4) *Per il terzo viaggio* sono finora previsti: *Corridoni* da Trapani con carb. per esercito italiano; *Sciesa*, *Toti*, a Suda per Luftwaffe. L'assegnazione *del sommergibile Micca* non è ancora assicurata, dato che prevedibilmente deve essere revisionato dopo il secondo viaggio.

5) La Luftwaffe non può mettere a disposizione benzina per i mas italiani a Creta, essendosi verificata una carenza di benzina a seguito dell'aumentato impiego di aerei da trasporto.

6) I sommergibili in navigazione per Derna non possono attraccare a causa del mare grosso e quindi sono fermi in mare in punti diversi. Uno di essi si trova davanti al porto. Il tempo sembra migliorare, per cui proseguirà il viaggio. Essi devono in ogni caso essere deviati su Bardia dove vi sono migliori possibilità di approdo. A Derna avviene lo sbarco delle lattine, che vengono buttate in acqua e arrivano alla riva, per cui aumenta la velocità di scarico.

7) Le lattine vuote devono essere ammassate a Tobruk ed essere poi portate a Suda con motozattere o col *Pontinia*.

8) Il *Pontinia* è stato messo a disposizione per un viaggio da Suda a Tobruk. Si aspira a disporre per questa nave un diverso impiego per il traffico costiero. Con questo potrebbe restare in ulteriore servizio pendolare Suda — Tobruk.

9) *A Brindisi si trovano in caricamento*: *Sibilla* 400 t per la Wehrmacht in fusti, 200 t per le ffaa italiane, 103 t per l'aviazione it. In tutto 703 t. *Albachiara* 500 t per la Luftwaffe, 180 t per l'aviazione it., 200 t es. it., 120 t lubrificanti. In tutto 1.000 t.

10) Tra l'8 ed il 10 luglio saranno riforniti di carburante: *Panuco* per Suda (eventualmente vi rimarrà e trasborderà in cisterne più piccole); *Saturno* (previsto per Tripoli. Trasborderà prevedibilmente al *Caucaso*, che è destinato al traffico costiero)

11)*A Tobruk* ci sono già pronti *i serbatoi* per la ricezione di 4.500 t di benzina. Di questo volume sono state *offerte 2.000 t per la Luftwaffe*[19]. Anche le pompe sono state approntate, mancano solo le tubazioni, che tuttavia saranno pronte ugualmente in qualche giorno.

12) In breve le 10 nuovi maone tedesche partiranno da Messina per l'Africa in continuazione.

13) Arrivati a Tripoli: *Ostia*, cisterna *Polifemo*.

In partenza: da Tripoli a Bengasi *Sturla*; da Pantelleria a Tripoli mv *Ardito*, *Littoria*, *S. Carolo*, *Mario*.

In viaggio: per Derna smg *Bragadin*, *Sciesa*, *Toti*; da Tobruk a Bengasi *Brook*; da Tripoli a

[19] Esiste una difformità rispetto al verbale italiano: in questo si legge che i serbatoi di Tobruk, a differenza di quanto sostengono i tedeschi, non sono ancora pronti a ricevere il carburante. Va inoltre segnalato che, mentre nel verbale tedesco risulta che il quantitativo di 2.000 tonnellate è stato offerto alla Luftwaffe, in quello italiano risulta che si tratta di una richiesta tedesca.

Bengasi dgm *Celestina*; da Sfax a Palermo *Numidia*.

In arrivo: a Tobruk da Bengasi *Petrarca*.

**Conferenza di mezzogiorno presso il Comando supremo del 4 luglio 1942**

1) Il convoglio *Monca* durante tutto il tempo osservato dalla ricognizione. Tra le 19 e le 20 primo attacco senza esito di siluranti ad una distanza di 360 miglia da Malta. Nella notte attacchi di aerei da combattimento. Sono stati avvistati anche sommergibili, ma finora non ha avuto luogo alcun attacco.

2) Il secondo convoglio potrebbe arrivare a Bengasi il 12 luglio.

3) Il *Fassio* stamane salpato da Patrasso. Potrebbe arrivare domani mattina a Suda. Proseguimento per Tobruk avviene non appena viene assicurata protezione dal feldmaresciallo.

4) Tobruk al momento può accogliere solo con navi piccole, che viaggiano sottocosta. Il pericolo delle mine magnetiche è ancora assai grande. I due dragamine magnetiche *Celestino* e *Eros*, con un'andatura molto modesta, non arriveranno prima di 3-4 giorni. L'amm. Lombardi ha ricevuto ancora ordine di segnalare subito possibilità di approdo di grosse navi.

5) Bengasi non sarà più attaccata dall'aria, cosicché lo scarico può avvenire ininterrottamente anche durante la notte.

6) Il sommergibile *Micca* è a disposizione dell'aeronautica italiana per il secondo viaggio dall'8.7, e di quella tedesca per il terzo viaggio dal 15 luglio.

7) La flottiglia di scorta viene attualmente impegnata in grande misura. Si trovano attualmente in viaggio 6 gruppi di scorta contemporaneamente.

8) L'aviazione italiana esige urgentemente da parte tedesca per i suoi trasporti aerei 500 t di benzina a Tatoi. Dopo lunghe trattative, che si sono trascinate anche ieri sera, alla fine vi ha rinunciato. 700 t di benzina avio vengono imbarcati nel piccolo piroscafo *Rinucci* da Monopoli al Pireo. Originariamente l'aeronautica italiana aveva una grande fretta, alla fine si rilevò che i preparativi a terra richiedono 4-5 giorni ancora sia a Tatoi che a Marsa Matruk, per cui la benzina arriverà nel frattempo in tempo utile con il piroscafo.

Movimenti di navi il 4 luglio 1942

Arrivati: a Palermo *Numidia*; a Tobruk *Petrarca*; a Bengasi *Brook*.

Ritornato: a Tripoli causa avarie *Sturla*.

In viaggio: da Tripoli a Bengasi *Celestina*, *Ostia*, *Giuseppe Padre*, *Bella Sirena*, *Michelino*, *Dea Madre*, *S.Franc. Saverio*, *Livia*; da Tripoli a Tobruk con sosta a Bengasi *Eros*; da Pantelleria a Tripoli *Ardito*, *Littoria*, *S. Carlo*; dal Pireo a Suda *Fassio*.

In partenza: da Tripoli a Bengasi *Iseo*, *Nicollò Padre;* da Napoli a Taranto *Apuania*, *Lerici*.

Sommergibili — situazione del 4 luglio: salpato da Derna per Trapani *Corridoni*; da Ras Ilal per Taranto *Bragadino*; in riparazione a Ras Ilal *Sciesa*; in arrivo a Derna stasera *Toti*; in partenza domani *Santarosa*; il 6.7 *Narvalo*; pronto partenza il 7.7 *Atropo*; l'8.7 *Zoea*, *Micca*.

**Conferenza di mezzogiorno presso il Comando supremo del 5 luglio 1942**

1) *Ostia* arriva domattina a Bengasi. La nave ha avvistato un sommergibile sul percorso, non si sa niente di attacchi.

2) Il secondo convoglio *Squilla* deve arrivare non prima del 12 nel porto designato, potrebbe essere possibile lo scarico di grosse navi nel porto di Tobruk. In questo caso il *Lerici* verrebbe inviato direttamente a Tobruk, l'*Apuania* prima a Bengasi (dove vengono scaricate barche) e poi a Tobruk.

3) Per il traffico Patrasso — Suda e Suda — Tobruk verranno impiegate 10 piccole navi. Tra queste anche l'*Almachiara* e *Sibilla* che si trovano in caricamento.

4) I sommergibili in servizio di trasporto non possono approdare a Marsa Matruk, per la profondità dell'acqua di soli 5 m. Il sommergibile più piccolo per contro ha un'immersione di 6,20 m.

5) Il *Fassio* arrivato a Suda. Non appena è assicurata la protezione aerea da parte dell'OBS per domani, la cisterna parte in direzione sud.

6) Previste spedizioni di carburante per nave: *Sanandrea* parte oggi dal Pireo per Creta; *Romagna* domani da Napoli peer Siracusa; *Rondine* 8.7 da Taranto a Creta; *Panuco* probabilmente parte 9.7 destinazione non ancora nota.

7) L'OBS ha ordinato con telefonata: entro il 10.7 a Creta 1.000 mc benzina in fusti o cisterna; 500 mc entro il 9.7 in fusti a Derna o Tobruk. Scopo: a seguito dell'improvviso impiego di un nuovo gruppo da trasporto è necessaria benzina addizionale a quella già di previsto trasporto per nave.

Il Comando supremo propone: *Rondine* carica carburante circa 1.000 mc in più e parte velocemente per Creta. Temporaneamente deve essere preso a Creta dalle scorte già avviate del *Fassio*. L'*Albachiara* e *Sibilla* che sono sotto carico a Brindisi devono circolare senza scorta (non disponibile), andare fino a Suda, da qui con scorta fino a Tobruk. Il Comando supremo darà ancora domani risposta definitiva a questo riguardo. Anche il rimpiazzo dell'ormai diversamente utilizzato carburante deve essere posto.

8) L'ecc. Santoro ha reso noto ancora una volta su domanda che l'aviazione italiana rinuncia alla benzina tedesca per Tatoi.

9) La torpediniera italiana *Pegaso* ha danneggiato nello spazio di una settimana un altro sommergibile.

10) In arrivo: a Derna smg *Toti*; a Bengasi per Tobruk drag *Eros* (per Tobruk), *Ostia, Giuseppe Padre, Bella Sirena, Michelino, Dea Madre*; a Tripoli *Ardito, Littoria, S.Carlo*.

In viaggio da Tripoli a Bengasi *Sturla, Iseo*, cisterna *Ennio*, motopesch. *Nicolò P., Nuova Maria Josè, S. Franc. Saverio, Livia*; da Napoli a Taranto *Apuania, Lerici*.

In partenza da Taranto a Derna smg *Santarosa*; da Trapani a Tripoli rimorch. *Porto Levante, Porto Tricase*.

Arrivato: a Bengasi drag. *Celestina*.

**Annotazione del 5 luglio 1942**

Oggetto: trasporti di carburante che vengono discussi presso il Comando supremo.

1) 500 mc carburante per l'aviazione italiana da Taranto al Pireo. L'aviazione italiana ha fatto la richiesta perché i suoi trasporti aerei potessero essere indirizzati per Tatoi. Trattandosi di una questione urgente, la Luftwaffe doveva rendersi utile. Nel frattempo emerge che l'organizzazione a terra degli italiani sia a Tatoi che a Marsa Matruk richiede ancora almeno 4-5 giorni e che quindi l'urgenza non appare più esserci. Nel frattempo gli italiani fanno salpare da Monopoli la nave *Rinucci* con 700 t di benzina avio per il Pireo, in maniera che arrivi a destinazione in tempo. Quindi l'aviazione italiana rinuncia alla benzina tedesca. Oggi alle 14.00 ne ho chiesto ancora una volta all'ecc. Santoro e questi ha detto come risposta: "Non abbiamo più bisogno dei 500 mc di benzina tedesca, come già ieri, il 4.7, è stato confermato in riunione". Nel frattempo gli aerei da trasporto italiani di Bengasi continuano a volare.

2) Verso la fine della riunione di oggi mezzogiorno mi ha chiamato il ten. col. Geimecke per rendere noti i desideri urgenti riguardanti assegnazioni di carburanti a Creta ed in Africa. Sistemazione di questi desideri vedi rapporto odierno della conferenza di mezzogiorno. capitano (Weiss)

**Conferenza di mezzogiorno presso il Comando supremo del 6 luglio 1942**

1) Nave scorta del *Fassio* pronta da domani sera. Partenza della nave dipende dal consenso del feldmaresciallo.

2) Il convoglio delle 3 navi vuote di ritorno è già giunto all'altezza di Corfù. Dato che non è stato attaccato, si pensa che gli inglesi vogliano risparmiare le navi perché a conoscenza della presenza a bordo dei prigionieri.

3) Il convoglio trasporto truppe Siena: *Città di Savona, C. di Agrigento, C. di Alessandria, Delos, Santa Fè*, salperà domani mattina alle 5 da Candia per Tobruk con velocità 10 nodi. Da tutte le parti è stata assicurata forte scorta aerea. Per proteggersi dalle forze nemiche di superficie domani sera deve essere effettuata una intensa ricognizione sul mare nella zona El Daba — Alessandria, in maniera che la divisione navale a Navarino possa salpare al momento giusto.

L'8.7 alle 5 presto il convoglio si troverà nei dintorni di Cap Ras ed Tin. Una partenza immediata della divisione navale non può avvenire senza avvistamento del nemico a causa della necessità di 1.700 t nafta.

In seguito all'invio di questo convoglio i lavori di bonifica delle mine a Tobruk sono diventati urgenti e un caccia ha preso a rimorchio il dragamine *Balear* per portarlo rapidamente a Tobruk. Il secondo dragamine, *Eros*, è per via da solo alla velocità di soli 5 nodi.

4) Come prossimo convoglio si sta preparando il *Wachtfels*. Ha velocità 10 nodi. Potrebbe già essere arrivato a Messina da Napoli. Prenderà la nuova rotta di levante e viaggerà solo di giorno. Di notte entra in porti diversi.

5) La petroliera *Sanandrea* ha causato grossa agitazione. Si è saputo che sta tornando indietro vuota dal Pireo in Italia, invece di portare 1.100 t a Suda. Prima della fine della conferenza a seguito della richiesta del gen. Wenninger si è saputo che la petroliera aveva sbarcato il carburante già imbarcato per poi partire vuota. Lo scarico era stato disposto dall'OBS perché a Tatoi il bisogno di benzina era diventato urgente a causa dell'arrivo di un nuovo gruppo da trasporto.

I 160 aerei da trasporto ormai disponibili devono portare 10.000 uomini in Africa nello spazio di tre giorni. In conseguenza di ciò, inoltro anche della necessaria quantità di benzina per trasporto aereo. Nel frattempo il *Sanandrea* va in Italia per portare altro carburante.

Il *Pontinia* è stato mandato a Marsa Matruk dal locale comando marina nonostante l'ordine di Supermarina di inviarlo a Suda. Prevedibilmente i 300 mc di benzina sono ancora a bordo.

6) È stato stabilito che il prossimo viaggio del *Panuco* ha destinazione Tripoli.

7) L'ecc. Santoro ripete al gen. von Pohl la necessità di accordare all'aviazione italiana 500 t di benzina a Taranto o in qualche altro luogo. Senza rimpiazzo da parte degli italiani. Il gen. Wenninger ha comunicato al gen. von Pohl che il felmaresciallo ha tenuto a disposizione degli italiani altri quantitativi di benzina (500 t e più) per compensare i trasporti aerei eseguiti per noi. Questo è avvenuto tuttavia in maniera casuale e ora viene ancora espressamente ordinato. Superaereo non ne è finora informato.

8) Secondo convoglio Squilla: *Unione* in partenza da Napoli per Messina, *Apuania* in partenza da Messina per Taranto, *Ravello* in viaggio da Napoli a Taranto, *Lerici* in arrivo a Taranto.

9) Arrivati: a Derna smg *Toti*; a Bengasi *Ostia* (deve ripartire), mv *Giuseppe Padre*, *Bella Serena*, *Michelino*, *Dea Madre*; a Tripoli mv *Ardito*, *Littoria*, *S.Carlo*.

In arrivo: a Bengasi (poi a Tobruk) dgm *Eros*, *Sturla*.

In viaggio: da Taranto a Derna smg *Santarosa*; da Tripoli a Bengasi *Iseo* (deve proseguire), cist. *Ennio*, mn *Nicolo Padre*, *Nuova Maria Jose*, mv *S.Franc. Saverio*; da Trapani a Tripoli *Porto Levante*, *Porto Tricase*.

In partenza: da Taranto a Derna smg *Atropo*.

**Annotazione sulla telefonata ecc. Santoro con cap. v. Weiss alle 10.30 del 6 luglio 1942**

L'assegnazione straordinaria di 500 mc di carburante all'aviazione italiana è stata ordinata dal feldmaresciallo su preghiera dell'ecc. Fougier. Questa assegnazione avviene perché l'aviazione è senza benzina e dovrebbe altrimenti sospendere la sua attività in Sicilia. La scarsità deriva dal trasporto dei 700 mc di benzina avio da Monopoli verso il Pireo. L'aviazione italiana chiede la consegna del carburante a Taranto. Il ten. Lee ne è stato informato telefonicamente.

**Conferenza di mezzogiorno presso il Comando supremo del 7 luglio 1942**

1) A Tobruk sono stati raggiunti sinora 800 t al giorno di scarico. Siccome sono state avviate a Tobruk in breve tempo 11 navi con a bordo complessive 18.000 t di carico, occorre tener conto di un eccessivo affollamento di Tobruk. Nel migliore dei casi tutte queste navi potrebbero essere scaricate in 8-10 giorni. Nel frattempo sarebbero esposte ad attacchi dall'aria e dal mare. Non è quindi escluso che intervengano cambiamenti nel programma predeterminato per deviare alcune navi qualora la situazione a Tobruk lo richieda.

Le navi destinate a Tobruk sono le seguenti: 5 navi del convoglio truppe *Siena*; 4 navi del convoglio da Tripoli (*Brook*, *Sturla*, ecc.); 1 cisterna *Fassio*; 1 piroscafo l'11, il *Lerici*

2) Il convoglio Squilla, il cui arrivo a Bengasi era previsto per il 12, deve essere anticipato di 24 ore. A questo scopo le 4 navi vanno subito singolarmente in porti greci in maniera da richiamarle alla partenza da là. Secondo l'opinione della marina tuttavia sarà difficilmente possibile un arrivo anticipato a Bengasi, dato che i lavori di scarico delle tre navi che si trovano in quel porto difficilmente potrebbe essere ultimato prima dell'11. L'ecc. Riccardi oggi era visibilmente irritato per

le continue richieste urgenti che poi non possono essere soddisfatte.

3) Il convoglio *Siena* salpa domani sera alle 19.00 da Suda per essere a Tobruk alla mattina del 10.

4) Il *Fassio* salpa qualche tempo prima di questo convoglio e ne sarà raggiunto verso mezzogiorno. Il convoglio viaggia a 9 nodi, il *Fassio* 7 e 1/2. Fin circa alle 10.00 di sera entrambi i trasporti rimangono vicini, durante la notte il *Fassio* però rimane indietro.

5) A Bardia e Sollum secondo il rapporto dell'amm. Weichold nessuna possibilità di funzionamento come porto.

6) Il *Sibilla* salpa oggi, l'*Albachiara* non prima del 9, poiché l'impianto radio deve essere allestito. Entrambe le navi per Suda a Marsa Matruk.

7) Il feldmaresciallo chiede di inviare a Tobruk l'*Ankara*. Difficilmente possibile per i motivi sopra menzionati.

8) L'aviazione italiana sposta un gruppo caccia ed un gruppo cacciabombardieri dall'area di Torino in Africa passando per Araxos ed Heraklion. Ad Araxos la benzina è assicurata, invece l'ecc. Santoro prega il gen. Wenninger di mettere a disposizione ad Heraklion 20 — 25 t di benzina per questi 70 aerei. Il gen. Wenninger spera di poter dare risposta positiva.

9) L'ecc. Santoro mi ha parlato a proposito delle 500 t di benzina a Taranto. Purtroppo è del tutto impossibile restituire anche solo una parte di queste, poiché è urgentemente necessaria per il l'impiego giornaliero di trasporto di 70 velivoli, che altrimenti devono sospendere il servizio. Un altro rimpiazzo non è disponibile.

10) Le ultime foto di Malta mostrano 6 caccia ed altri 7 aerei da combattimento distrutti.

A Malta dovrebbero trovarsi: 75 caccia, 28 [*altri*] aerei da combattimento.

11) Ad Atene sono arrivati per via aerea 4 battaglioni per ulteriore trasporto.

12) Arrivati: a Brindisi *Sestriere*, *Pilo*; a Taranto *Pisani*, *Apuania*; a Messina *Wachtfels*.

In partenza: da Taranto a Patrasso *Lerici*; da Messina a Gallipoli *Unione*.

In arrivo: a Taranto *Ravello*.

In viaggio: da Trapani a Tripoli rim *Porto Levante*, *Porto Tricase*.

13) Sommergibili: *Santarosa* , *Atropo*, *Narvalo* in viaggio da Taranto a Derna.

14) Traffico costiero libico: in arrivo: a Marsa Matruk *Pontinia*; a Tobruk dgm *Eros*.

In partenza: da Tripoli a Bengasi *Gualdi*, *Trapani*; da Bengasi a Tobruk mv *Luigi Padre*, *Delfino*, *Trieste*.

In viaggio: da Bengasi a Tobruk *Brook*, *Sturla*, *Iseo*, *Tripolino*, *Alato*; da Tripoli a Bengasi *mf Nicolò Padre*, *Maria Josè*, mv *S.F. Saverio*, *Livio*, *Palestrina*, *S.Carlo*.

In arrivo: a Bengasi *Ostia*, *Iseo*.

15) In partenza da Taranto a Patrasso *Rondine*.

**Conferenza di mezzogiorno presso il Comando supremo dell'8 luglio 1942**

1) *Rondine* salpa stanotte.

2) Stasera salpa il convoglio *Siena* e *Fassio*. Il piano di marcia è stato stabilito in maniera che i due convogli rimangano continuamente insieme domani tra mezzogiorno e le 20.00 (desiderio del feldmaresciallo così soddisfatto). Non è possibile il proseguimento del viaggio insieme dei due convogli perché la velocità dovrebbe essere ridotta. Questo si rifletterebbe svantaggiosamente anche per i nostri sommergibili che si trovano in mare e la nostra divisione navale.

3) Da Bengasi è arrivata la risposta che il convoglio Squilla può arrivare in quel porto già l'11. I lavori di scarico procedono insolitamente rapidi nonostante le conseguenze dell'ultimo bombardamento aereo, nel quale 50 scaricatori ben addestrati vennero feriti.

4) Non si sa ancora se il *Lerici* può andare a Tobruk. La risposta da Tobruk deve arrivare al massimo dopodomani.

5) Riguardo alle 10 navi in arrivo a Tobruk e con riferimento alla decisione se il *Lerici* può attraccare a Tobruk verrà deciso prima di sapere se anche *l'Ankara* può arrivarci.

6) Tutti i sommergibili ormai salpati verranno inviati a Tobruk, con l'eccezione di un sommergibile medio, che va a Marsa Matruk.

7) L'*Amsterdam* con 225 veicoli tedeschi e italiani partirà per l'Africa sulla cosiddetta rotta dei fosfati (lungo le coste tunisine), appena tutti i grossi convogli sono in viaggio a levante. Così si spera di sviare l'attenzione. La nave naviga a 10-11 nodi.

8) Messina è stata attaccata stanotte, perché gli inglesi sanno che vi si trova una divisione incrociatori. Si suppone che questo attacco rappresenti una premessa di un nuovo movimento di convogli da Gibilterra verso est. Secondo notizie di un esploratore l'*Eagle* avrebbe preso nuovamente a bordo aerei a Gibilterra.

Un rapporto di ricognizione aerea tedesca dice che sono stati avvistati 3 piroscafi con 8 navi scorta a 2,20 gradi. Non è escluso che questi possano rappresentare una parte del convoglio.

9) Il *Panuco* non potrebbe entrare a Tripoli, perché l'arrivo a Bengasi non è possibile.

10) L'impiego di una petroliera di 6.000 t dall'Italia per l'Africa via Grecia ha lo svantaggio che questa deve scaricare parzialmente sia al Pireo che a Creta, mentre quello che resta è urgentemente necessario in Africa. Preferire altre soluzioni.

11) L'impiego di navi di scorta soffre anche nella circostanza che una o l'altra nave debba essere revisionata dopo il ritorno. I cacciatorpediniere non sono idonei per l'impiego continuato.

12) Sarà difficile che si possano far arrivare 6.000 mc di benzina entro il 12 per il *Sanandrea*. Il problema verrà riconsiderato.

13) La Luftwaffe chiede di mettere a disposizione a Monopoli una parte dei serbatoi. Circa 8.000 t. La risposta ci sarà domani.

14) Partono per l'Africa a breve 7 maone tedesche con 3 carri ognuna a bordo.

Gli italiani vogliono impiegare a breve 36 chiatte.

15) L'aviazione italiana rinuncia alla benzina ad Iraklion per le unità caccia in arrivo perché queste vengono inviate a Tripoli via Sicilia.

16) In partenza: da Palermo a Tripoli *Pertusola*; da Taranto a Tobruk *Zoea*; da Bengasi a Tobruk mv *Buenos Aires*, mv *Villa Mare*.

In arrivo: a Gallipoli *Unione*; a Marsa Matruk *Pontinia*; a Bengasi *Trapani*; a Tobruk *Brook*, *Sturla*, *Iseo*, *Tripolino*, *Alato*, mv *Luigi Padre*, *Delfino*, *Trieste*.

In viaggio: da Taranto a Patrasso *Ravello*; da Pantelleria a Tripoli rim *P.to Levante*, *P.to Tricase*; da Tripoli a Bengasi mv *Nicolò Padre*, *Nuovo Maria Josè*, mv *S.F. Saverio*, *Livia*, *Raffaella*, *S.Carlo*; da Tripoli a Tobruk mv *Ardito*, *Vespucci*.

In arrivo: a Patrasso *Lerici*.

Il dragamine *Eros* nella Sirte in avaria.

**Conferenza di mezzogiorno presso il Comando supremo del 10 luglio 1942**

1) Il convoglio trasporto truppe *Siena* è stato l'obiettivo da ieri sera e durante tutta la notte, specialmente oggi all'alba, di numerosi attacchi di bombardieri e aerosiluranti, tuttavia senza successo. Non ci sono stati finora attacchi di sommergibili.

Siccome la velocità di viaggio è stata limitata a 8 nodi dal piroscafo *Delos* (che non può tenere velocità maggiori), anche il *Fassio* è rimasto nel convoglio. A causa di questa diminuita andatura e del procedere a zig-zag della rotta, si è accumulato un forte ritardo, per cui il convoglio non arriverà a Tobruk prima delle 14 o 15.

Poiché la ricognizione di ieri sera non ha avvistato alcuna forza di superficie nemica in avvicinamento, la divisione navale rimane a Navarino, e in tal modo è stata risparmiata nafta per 7-8 giorni di attività.

2) Il convoglio *Squilla* arrivato all'altezza di Navarino. Finora non rilevato dalla ricognizione.

Tobruk non ha dato il permesso di entrata al *Lerici*, per cui questo va a Suda.

3) *Ankara* arrivato a Tobruk.

4) Verso Tobruk e Marsa Matruk potrebbero non essere più avviate altre navi a causa di congestionamento, e neppure sommergibili. Quelli che si trovano per via, con carburante italiano, vengono deviati (*Ras Ilal*) e i sommergibili non ancora partiti vengono trattenuti.

5) L'*Apuania* sbarcherà chiatte e gesso [*sic, cemento*] Bengasi, poi proseguirà per Tobruk per scaricarvi importanti attrezzature portuali (impianto di distillazione). L'impianto di distillazione a Tobruk potrà essere messo in funzione tra circa due mesi, dopo la messa a punto.

6) L'*Amsterdam* prenderà la rotta dei fosfati (ponente). Non appena verso l'una di notte verranno ritirati i ricognitori inglesi, l'*Amsterdam* salperà. I caccia italiani di sicurezza lo prenderanno in consegna e per un piccolo tratto fino all'altezza di Kerkennah ci saranno anche S79.

7) Il *Sanandrea* arriverà dopodomani a Taranto per partire il 14 con 3.000 t di benzina della Luftwaffe.

8) Il *Rondine* in arrivo a Patrasso, riparte subito.

9) Un sommergibile italiano ha affondato ieri davanti ad Haifa un piroscafo di 5.000 t con veicoli e carri armati.

10) L'ecc. Santoro mi rende noto che non è purtroppo possibile mettere a disposizione l'aeroporto di Susak che è appena sufficiente per l'impiego in Croazia ed inoltre deve ospitare una scuola siluranti. Per questo deve essere costruito l'aeroporto. La decisione proviene direttamente dall'ecc. Fougier.

11) In viaggio: da Palermo a Tripoli *Armando*; da Trapani a Tripoli *PC Fassio*; da Valona a Patrasso *Sibilla*.

In partenza: da Palermo a Tripoli *Pertusola*; da Tripoli a Trapani *Rosa*; da Gallipoli a Suda *Wachtfels* (era incagliato); da Tripoli a Trapani mv *Giorgio*, *Annibale Bosco*; da Tripoli a Bengasi rim *Polifemo*, cisterna *Tevere*, mv *N. Sauro*.

In arrivo: a Tripoli rim *P. Levante*, *P. Tricase*; a Bengasi dgm *Eros*, 4 motovelieri; a Tobruk 5 motovelieri.

Arrivati: a Bengasi *Gualdi*; a Tobruk *Brook*, *Sturla* (entrambi questi piroscafi già proseguiti per Marsa Matruk), *Iseo*, *Tripolino*, *Alato*.

In partenza: da Brindisi per Patrasso *Rinucci* con benzina avio italiana.

**Conferenza di mezzogiorno presso il Comando supremo dell'11 luglio 1942**

1) Convoglio *Squilla* potrebbe arrivare tra le 16.00 e le 17.00.

2) *Lerici* potrebbe già essere arrivato nella rada di Suda.

3) Domani mattina il *Wachtfels* arriverà a Suda e là attenderà il permesso della partenza per Tobruk. A Tobruk vengono scaricati attualmente 1.000 t al giorno (al contrario della prestazione inglese di sole 600 t).

4) *Pilo* dovrebbe essere pronto alla partenza il 15.

5) *Sestriere* e *Pisani* potrebbero essere pronti a partire non prima del 19 o 20. La seconda ha a bordo 900 t di rottami, che ostacolano fortemente lo scarico.

6) I caccia italiani forniscono la sicurezza aerea per l'*Amsterdam*, inoltre 2 CR 25 ed anche 2 Me 110 tedeschi.

7) *Albachiara* pronta a partire dopo l'installazione dell'apparato radio.

8) Tra il 13 e il 18 saranno pronte altre 5 navi per caricamento.

9) In inoltro vi sono 12 trattrici ferroviarie per il tratto ferrovia Tobruk-Egitto. Sono stati trovati 500 vagoni ferroviari. In 5-6 gg. il servizio della ferrovia sarà assunto con queste trattrici. Dopodiché ci sono tre vie disponibili: mare, strada asfaltata e ferrovia[20].

10) *Rondine* parte da Patrasso.

11) I seguenti porti dovranno essere sistemati nell'ordine che segue: Tobruk, Matruk e Sollum. Bardia non è idoneo.

12) La Marina prega di scoprire la nave appoggio sommergibili *Medway* dato che nei suoi pressi si cercheranno anche i sommergibili nemici. La nave appoggio sommergibili greca è stata fotòografata a Porto Said.

13) Stasera partono da Bengasi 2 navi vuote con 6.000 prigionieri a bordo (*Monviso*, *Bixio*).

14) Gli inglesi hanno fatto partire tutti i quadrimotori da Malta.

15) Per strada: da Palermo a Tripoli *Pertusola*, *Armando*; da Trapani a Tripoli *PC* [*Piccí*] *Fassio*, *Amsterdam*; da Tripoli a Trapani *Rosa*, *Giorgio Bosco*.

In partenza: da Bengasi a Tobruk *Gualdi*.

[*Il documento riporta sul frontespizio in alto l'avvertenza:* vedere dietro!. *Sul retro compare la scritta:* ... a proposito di questa comunicazione che ho ricevuta 24 ore più tardi. 12/7]

**Conferenza di mezzogiorno presso il Comando supremo del 12 luglio 1942**

1) Convoglio *Squilla* arrivato alle 18.00.

2) L'*Amsterdam* non prosegue da Tripoli, quindi solo carico per Tripoli. Richiesta generale di batterie costiere. Di queste si trovano tre batterie tedesche da 15,5 a Napoli, 1 a Brindisi. 1 italiana da 152 mm da costa già caricata sull'*Apulia*. Le batterie tedesche devono essere al più presto portate a Tobruk.

3) Flottiglia caccia nemici ha definitivamente affondato nel porto di Matruk il *Brook* e lo *Sturla*.

4) Lo spostamento della divisione navale italiana navi a Suda non è possibile perché non c'è alcuna rete disponibile ed anche il porto è inadatto. Le

[20] Su questi progetti di riattivazione della linea ferroviaria non c'è notizia nel verbale italiano.

siluranti italiane già partite dalla zona greca per l'Africa. Quelle tedesche già attive davanti alle coste africane.

5) *Rondine* doveva consegnare benzina alla petroliera *Elli*. Non è possibile a causa di danni alle macchine dell'*Elli*.

6) *Pontinia* ancora a Tobruk. Deve partire per Suda, per andare a prendere fusti di carburante.

7) L'OBS chiede a chi egli si deve rivolgere, per sapere quando è da predisporre la difesa convogli nell'Egeo e quando da Creta per l'Africa. Su questo non è ancora possibile una dichiarazione sicura, verrà reso noto da parte di Supermarina domani o dopodomani.

8) Il gen. Di Raimondo chiede di avvicinare 2.000 t giorno per ferrovia attraverso la Grecia. Questo comporterebbe un grande sgravio del traffico navale, che è già sovraccaricato, ed inoltre più facili possibilità di trasporto via mare con piccole navi dalla Grecia alle coste egiziane orientali. Da parte tedesca viene ribattuto che questa sarebbe una prestazione di trasporto del tutto impossibile, che le ferrovie greche non sono in grado di sopportare. Il gen. Di Raimondo persiste nella sua idea e chiede solo l'assistenza del necessario materiale rotabile e delle locomotive.

Tra gli intimi il conte Klinkowström l' ha definita [*la proposta Di Raimondo*] un parto della fantasia.

9) In arrivo: a Tripoli: *Armando*, PC [*Picci*] *Fassio*, *Amsterdam*; a Suda *Wachtfels*.

Per via: da Palermo a Tripoli *Pertusola*; Tripoli a Trapani *Rosa*, mv *Giorgio*, *Bosco*; da Bengasi a Brindisi *Monviso* (con 600 prigionieri), *Bixio*.

10) Su preghiera dell'OBS, Supermarina compila la destinazione dei sommergibili per il terzo viaggio.

**Conferenza di mezzogiorno presso il Comando supremo del 14 luglio 1942**

1) Da Tobruk ci sono abbastanza buone notizie sul riallestimento del porto. Ieri sono state scaricate 1.070 t.

2) L'*Ankara* è nuovamente pronta a partire il 15.

3) Il *Delos* è stato danneggiato solo leggermente, danni alle caldaie.

4) Nessuna notizia da Matruk sull'allestimento del porto.

5) L'*Agrigento* del convoglio Siena partita ieri alle 20.00 per Matruk.

6) L'*Ostia* si trova a Bengasi, deve non appena possibile ripartire per Matruk.

7) Il *Petrarca* partito da Bengasi verso Tripoli.

8) Il *Trapani* confermato verso Marsa Matruk.

9) Il *Fassio* da ieri in svuotamento, perché funzionano le condutture.

10) Il *Sanandrea* salpa domani mattina all'alba alla volta di Suda. Là consegna a *Rondine* una parte del carburante da questa nave e parte, non appena riempita, verso sud (darà il cambio a Tobruk alla *Fassio*).

11) Il *Gualdi* partirà insieme con *Menes* da Bengasi per Tobruk.

12) Ancora niente di deciso sulla composizione di navi del convoglio Siena per un secondo viaggio per l'esercito tedesco, dato che deve essere trasportata una divisione italiana.

13) Poiché Tripoli non è più pienamente utilizzato, è già stato ordinato in anticipo lo spostamento di lavoratori portuali, chiatte, rimorchiatori e piccoli veicoli soccorso.

14) Per il terzo viaggio dei sommergibili verranno presumibilmente distaccati: per aviazione tedesca *Zoea*, *Bragadino* con 362 t benz. avio; per aviazione italiana *Atrope*, *Corridoni* e *Micca* per 358t avio. Inoltre: per munizioni ted. *Rosa*, per munizioni it. *Narvalo*. *Sciesa* e*Toti* saranno a disposizione della Luftwaffe per compiti sospesi.

15) La Marina da guerra italiana ha ottenuto in estate circa 50.000 t di nafta al mese dalla Romania. Nel passato inverno invece aveva avuto appena 10.000 t, perché lo stato romeno in inverno ha grandi esigenze proprie. Un ripetersi di queste circostanze in questo inverno sarebbe catastrofico e si deve quindi contare sulla presa di Maikop. Da parte tedesca c'è già pronto un gruppo di 50.000 lavoratori specializzati, in maniera da mettere in funzione immediatamente gli impianti petroliferi non appena saranno occupati e intraprendere nuove trivellazioni. Si ritiene che saranno necessari 3 mesi[21].

[21] Anche di queste informazioni non c'è traccia nel verbale italiano, e si tratta probabilmente di notizie confidenziali. In realtà i pozzi di Majkop non vennero sfruttati nel periodo in cui rimasero in mano tedesca, soprattutto per le accurate distruzioni ope-

16) Supermarina suppone che la forte difesa di caccia su Port Said non suggerisce tanto la presenza di navi da guerra, quanto piuttosto un grande ammassamento di navi da carico, che sono da proteggere in ogni circostanza.

17) Il feldmaresciallo generale richiama l'attenzione sul fatto che sarebbe forse vantaggioso se la divisione navale italiana venisse spostata a Suda. Non è però possibile per carenza d'acqua. La Marina è informata che una partenza unica alla settimana sarebbe efficace e rappresenterebbe una buona protezione della Marina stessa. Non è possibile per carenza di carburante.

18) A Tobruk si trovano: 1 batteria su 3 cannoni 120mm (pronti); (artiglieria da costa) 1 batteria su 5 pezzi da 159 mm. Prossimo convoglio: 1 batteria su 6 cannoni 120mm; 1 batteria su 6 cannoni 152mm.

Per Marsa Matruk per il momento non è previsto ancora niente. Il gen. Wenninger propone quanto meno ai fini della difesa costiera di mettere a punto in anticipo la contraerea.

19) Il feldmaresciallo prega il mar. Cavallero di mettersi d'accordo per concedergli una conversazione in Africa, in maniera da discutere lo spostamento di tutte le attrezzature portuali e della contraerea in avanti.

20) Arrivati: a Tripoli *Pertusola*; a Brindisi *Monviso*, *Bixio*; a Suda, *Rondine*.

Per strada: da Tripoli a Trapani *Rosa*, mv *Giorgio*, *Bosco*; da Trapani a Tripoli dgm *Baris Merica*; da Tobruk a Bengasi-Tripoli *Petrarca*; da Tripoli a Bengasi *Menes*.

In arrivo: a Souda [*sic*] *Pontinia*.

In partenza: da Napoli a Tripoli *Saturno*.

21) *Sanandrea* salpa il 15 da Taranto verso Patrasso.

**Annotazione per l'addetto militare della Luftwaffe del 14 luglio 1942**

In occasione di un ricevimento dal gen. Wenninger, al quale prese parte anche l'amm. Fontana, questi espresse discorrendo con me il suo disappunto per come la Marina italiana non venga pienamente apprezzata dal partito fascista e dal Duce stesso. Non è purtroppo possibile avvicinarsi al Duce con relazioni di questo tipo, dato che egli in questioni per le quali la sua opinione è sfavorevole non accetta alcuna inizativa. Alla Marina italiana, ma anche ad altre alte cariche italiane per simili questioni, sembra che l'unica via possibile di avvicinare il Duce sia da parte tedesca, in maniera da fare le osservazioni sull'argomento di interesse in maniera discorsiva. Incontrai l'amm. Fontana il giorno successivo alla conferenza giornaliera del mezzogiorno al Comando supremo e gli chiesi se avesse scritto qualcosa di opportuno. Egli non aveva ancora avuto tempo e mi avrebbe passato la relazione nei prossimi giorni. Nei giorni successivi vidi però che l'amm. Fontana si era tirato indietro a tale riguardo e che palesemente la Marina indugiava ad intraprendere un simile passo. Circa 10 giorni dopo l'amm. Fontana mi passò quindi un rapporto che allego [*manca*]. Da questo risulta che si tratta solo di una sorta di manovra di ripiegamento. L'amm. Fontana pensa che naturalmente non tutto quello che pensava potesse essere messo per iscritto, che comunque tra le righe si può leggere che i successi in Africa ci siano grazie all'impiego senza risparmio, ma finosa misconosciuto, della Marina e che d'altra parte essa potrà adempiere pienamente il suo compito solo se Malta verrà neutralizzata del tutto oppure conquistata. In questo caso verrà senz'altro raggiunto il controllo del mare da parte della marina italiana.

**Conferenza di mezzogiorno presso il Comando supremo del 15 luglio 1942**

1) *Ankara* salpa presumibilmente questa sera da Tobruk per Taranto.

2) *Alessandria* e *Savona* (del convoglio Siena) insieme stasera da Tobruk verso Suda o il Pireo.

3) Siccome con queste due partenze viene a crearsi posto libero a Tobruk, salpa *Apuania* domani sera per Tobruk.

4) Dopo complicate trattative è stato stabilito:

*Lerici* va il prima possibile con due navi appoggio direttamente verso Bengasi, dove deve sbarca-

rate dai russi. Cfr. Bernd Wegner nel 6° volume dell'opera dell'Ufficio federale di ricerche storico militari (Mgfa), *Das Deutsche Reich un der Zweite Weltkrieg*, vol. 6°: Horst Boog, Werner Rahn, Reinhard Stumpf e Bernd Wegner, *Der totale Krieg. Die Ausweitung zum Weltkrieg und der Wechsel der Initiative 1941-1943*, Stuttgart, Dva, 1990, pp. 942-943.

re 45 t di maone pesanti. Quindi continuazione del viaggio per Tobruk.

*Apuania* come sopra citato, il 16 sera da Bengasi, il 17 a Tobruk.

5) *Amsterdam* entrata in Tripoli.

6) *Sibilla* verso il Pireo, *Albachiara* a Valona.

7) *Pontinia* resa libera per un altro viaggio per Tobruk e può andare a Suda a caricare fusti.

8) Il gen. Di Raimondo metterà subito a disposizione una nave a Brindisi che caricherà 600 t di benzina per l'aviazione italiana e lubrificanti per il Pireo; là scarica e la nave resta a disposizione della Luftwaffe per benzina in fusti verso Suda e rispettivamente Tobruk.

9) L'aviazione italiana dispone attualmente di 30 siluri in Sicilia e 30 in Sardegna.

10) Un esploratore italiano ha riferito ieri alle 13.10 di una nave da guerra media [*Manxmann*?], veloce, a piena velocità a sud di Capo Teulada (Sardegna), rotta non nota. Contro di essa si devono impiegare: navi veloci italiane e 3 sottomarini italiani, e così anche Stukas italiani nello stretto di Sicilia. Veramente ci si ripromette scarso successo, dato che la nave fila troppo veloce. L'impiego di siluranti ha poco senso, perché i pochi siluri verrebbero inutilmente sprecati.

11) Supermarina ha portato con due cacciatorpediniere il personale di rimpiazzo per quello specializzato andato a fondo con il *Diana* e che era destinato alla rimessa in efficienza del porto di Tobruk.

12) Il numero di tonnellate ieri riferito per trasporto via nave di benzina su sommergibili per la Luftwaffe è stato dato in maniera errata. In realtà le cifre delle tonnellate sono così composte: *Zoea* 56 t, 2/3 per benzina, 1/3 per piccole apparecchiature o viveri; *Bragadino* 56 t apparecchiature o viveri; *Sciesa* 70 t; *Toti* 70 t. In tutto 252 t; *Rosa* 70 t per munizioni tedesche.

13) *Saturno* si trova in viaggio da Napoli verso Tripoli. Poiché è senza navi di scorta e c'è possibilità di incontro con il *Manxmann*, si proporrà un cambiamento di rotta.

14) In viaggio: da Tripoli a Trapani *Rosa*; da Trapani a Tripoli dgm *Baris Merica*; da Tobruk a Matruk mv *Arsia*; da Brindisi a Patrasso *Asmara*.

In partenza: da Napoli a Tripoli *Argentea*.

In arrivo: a Tripoli *Petrarca*; a Derna da Tobruk *Tripolino*; a Gallipoli *Genepesca* I; a Taranto *Pacinotti*.

Arrivati: a Trapani mv *Giorgio*, *Bosco*. Il 16 da Taranto a Patrasso *Sanandrea*.

**Annotazione sulla conferenza di mezzogiorno del 16 luglio 1942**[22]

Da parte tedesca si è osservato dietro le quinte:

1) La flotta francese ad Alessandria deve essere spostata secondo i desideri tedeschi verso il Pireo. A questo si oppongono gli italiani che vogliono farla spostare verso Rodi o Lero.

2) Creta deve essere passata agli italiani.

3) I turchi farebbero eventualmente causa comune coi tedeschi, ma non ne vogliono sapere degli italiani.

4) Il maresciallo Cavallero sembra dover far valere la sua influenza sul Duce, in maniera da impedirgli di prendere il comando. Inoltre il Duce desidera che l'avanzata su Alessandria avvenga per metà di truppe tedesche e per metà di truppe italiane.

5) La div. *Brescia* è stata presa prigioniera nella sua totalità. Tutte le unità motorizzate, che erano state arretrate per riposo, devono ora essere nuovamente impiegate nel contenimento, per cui naturalmente mancano truppe d'assalto per l'ulteriore avanzata.

[22] Il verbale della giornata non compare nell'edizione curata dall'Ussme, ma da questa annotazione sembrerebbe invece che la riunione giornaliera si sia svolta.