



ELISO PORTA E L'OPERAZIONE MOHAWK

UMBERTA PORTA

L'articolo ripercorre la straordinaria impresa condotta dal Comandante Eliso Porta, del Servizio informazioni segrete, che consentì il recupero di documenti e cifrari preziosi dallo scafo del cacciatorpediniere inglese Mohawk, affondato. Quest'attività, svolta senza alcuna protezione militare e sotto la ricognizione nemica, si colloca tra l'aprile e il luglio del 1941 nelle acque di fronte alla Tunisia. Uno spaccato nel mondo privo di fama dei crittografi che, in quegli anni, con il loro lavoro, diedero un fondamentale contributo alla Regia Marina, impegnata nella dura lotta sul mare.

16 aprile 1941, alle due di notte, il mare attorno alle secche delle Kerkennah, di fronte alla Tunisia, fu teatro di uno scontro cruento: cinque piroscafi italo-tedeschi, carichi di truppe e di materiale bellico, partiti da Napoli e diretti in Nord Africa, scortati da tre cacciatorpediniere italiani, furono intercettati da quattro unità omologhe inglesi, partite da Malta.

L'attacco fulmineo si rivelò tragico per il convoglio, che fu affondato assieme alle navi di scorta. Nel corso della battaglia il *Tarigo*, al comando del capitano di fregata Pietro De Cristofaro, riuscì a silurare l'inglese *Mohawk*, affondandolo prima di inabissarsi a sua volta.

I morti furono circa 1800. I superstiti, intorno a 1200, furono soccorsi da diverse unità inviate da Marilibia, il Comando marittimo italiano in Libia, appena saputo dello scontro.



Il 27 aprile, su quello stesso mare che pullulava di cadaveri, relitti e pescecani, si affacciò il motoveliero *Fiammetta*, unità ausiliaria italiana attrezzata per l'individuazione delle mine magnetiche, che solitamente controllava le acque fra Malta e la Tunisia. Gli aerei inglesi si erano abituati a vedere questa innocua imbarcazione nella zona ma questa volta la vera ragione era un'operazione segreta condotta da un giovane ufficiale della Regia Marina che, con due sommozzatori, si era imbarcato a Lampedusa. Obiettivo della missione: il recupero dei codici segreti dallo scafo del caccia inglese *Mohawk*. Nome in codice *Pesca di beneficenza*. A distanza di anni, sulla base dell'attuale documentazione, si possono chiarire gli aspetti segreti di questa eccezionale operazione, fatta in acque controllate dal nemico e senza alcuna copertura militare. L'ufficiale presente sul motoveliero era l'astigiano Eliso Porta, che dal marzo 1940 faceva parte del Reparto Informazioni. Vi era stato destinato perché c'era bisogno di personale. Infatti, nell'ottobre 1939 era improvvisamente deceduto il tenente di vascello Giorgio Verità Poeta, da tutti considerato un genio nel campo della crittografia, che con la sua passione aveva dato grande impulso al Reparto allora diretto dall'ammiraglio Alberto Lais. Porta accolse con entusiasmo il nuovo incarico,



Eliso Porta, a sinistra, insieme al principe di Piemonte Umberto di Savoia.

Nella pagina precedente. Il capitano di fregata Pietro De Cristofaro (1900-1941). Alle 02:00 circa del 16 aprile 1941 il *Luca Tarigo*, in navigazione con gli altri due cacciatorpediniere della Squadriglia, *Lampo* e *Baleno*, scorta a un convoglio di cinque piroscafi, venne avvistato di poppa dal radar dei cacciatorpediniere britannici *Jervis*, *Nubian*, *Mohawk* e *Janus* che aprirono il fuoco. Nella circostanza De Cristofaro perse la gamba destra e, dopo che il *Tarigo* fu nuovamente colpito, si inabissò con la sua nave.

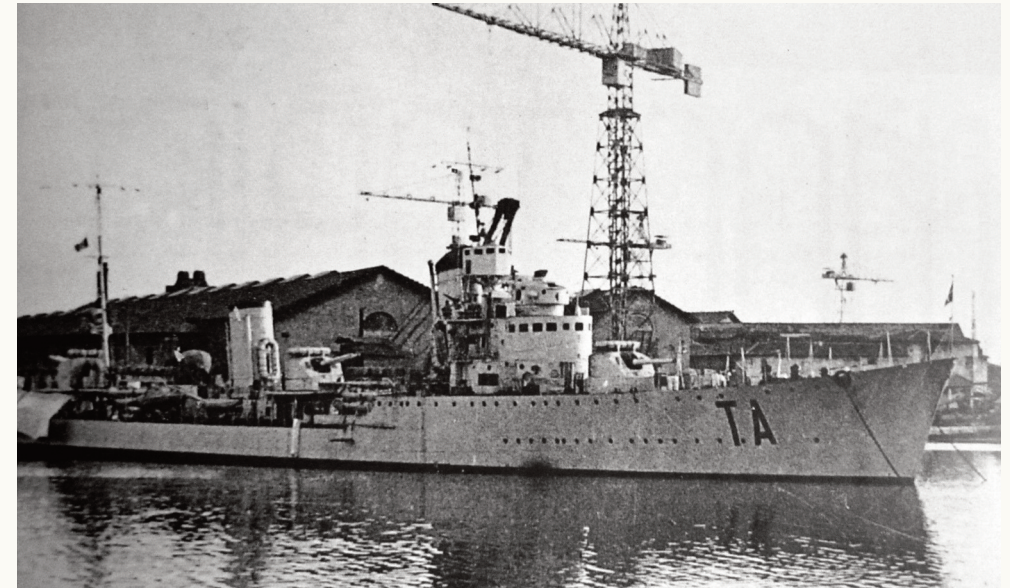
A pagina 68. Il cacciatorpediniere *Mohawk* durante il varo (5 ottobre 1937).

che gli era stato prospettato, mesi prima, dall'ammiraglio Giuseppe Lombardi, capo del Servizio informazioni segrete (Sis), con una lettera privata. Dopo aver accettato, lasciò il comando del cacciatorpediniere *Fulmine* e si trasferì a Roma insieme alla famiglia. La crittografia aveva affascinato Porta già anni prima allorché, giovane tenente di vascello, si trovava in Cina, a Shanghai, e lì aveva letto il libro di Herbert Osborne Yardley, *The American Black Chamber*, edito nel 1931 e pubblicato a puntate su un giornale locale. Nel volume l'autore tracciava la storia della prima organizzazione statunitense di spionaggio della corrispondenza e, oltre a descrivere le attività della sezione MI8 dell'Intelligence britannica durante la Prima guerra mondiale e della Camera nera americana degli anni Venti, esponeva i principi fondamentali di sicurezza nelle comunicazioni. Nel tempo li-



bero Porta cominciò ad applicarsi a questi temi con passione e interesse e, rientrato in patria, cercò tutta la documentazione possibile, che pazientemente annotò nel suo *Brogliaccio di Criptografia*. Partecipò a un corso sulle comunicazioni e anche a dei concorsi crittografici a premi che la Marina aveva organizzato per gli ufficiali. Ne vinse qualcuno, evidenziandosi così nell'ambiente. Nella nuova destinazione simpatizzò da subito con i colleghi, giovani ufficiali come lui, pieni di entusiasmo, che lo accolsero calorosamente. Tra essi il Comandante Luigi Donini, uno dei primi seguaci di Sergio Verità Poeta, che aveva già ottenuto, con il suo gruppo, dei brillanti risultati sul *Codice navale inglese*. Capo amministrativo dell'Ufficio era il Comandante Mario De Monte, sempre pronto a sostenere le iniziative, talvolta strane, del gruppo dei crittografi. I locali in cui aveva sede il Reparto, all'ultimo piano del ministero della Marina, all'inizio erano tre o quattro (all'origine dei depositi) modestamente attrezzati. Anche i mezzi di comunicazione erano insufficienti. Grazie ai primi successi del gruppo Donini – con la decrittazione a luglio di un telegramma operativo dell'Alto Comando inglese, contenente importanti e dettagliate informazioni circa i movimenti della flotta del Mediterraneo per operare contro le coste italiane – lo Stato Maggiore, il cui capo era l'ammiraglio Giuseppe Lombardi, si convinse di dover far di più per questo servizio. Così fu assegnata all'Ufficio una sede migliore, sempre sorvegliata da personale militare. Le stanze erano più adeguate ed erano fornite delle attrezzature necessarie indicate dagli stessi crittografi. Furono quindi migliorati su tutto il territorio i servizi d'intercettazione e di rilevamento radiogoniometrico con i centri periferici di ascolto, collegati con la sede centrale a mezzo di telescriventi. Il traffico giornaliero di tali apparati, dispositivi stampanti, telegrafi e telefoni riversava all'Ufficio migliaia di telegrammi intercettati da più di 150 ricevitori in ascolto sulle trasmissioni nemiche. All'efficienza di questo esteso servizio, riconosciuto migliore sia di quello dell'Aeronautica che di quello dell'Esercito, si accompagnava l'intenso lavoro dei crittografi, alla ricerca molto elaborata delle diverse "chiavi".

Quest'attività rimase avvolta da gran segreto durante e dopo il conflitto. L'Ufficio delle intercettazioni estere, poco prima dello scoppio della guerra, per motivi di segretezza era diventato l'Ufficio B, diviso in due grandi sezioni: la Sezione B1, che si occupava di crittografia tattica (analisi delle intercettazioni delle comunicazioni radiotelegrafiche, "segnalazioni tattiche", del nemico) sotto la guida di Eliso Porta, capitano di corvetta; la Sezione B2, sotto il parigrado Luigi Donini, che studiava la crittografia pura (messaggi di varia natura che, cifrati con sistemi più ermetici, non avevano la dinamicità dei "segnali tattici" e richiedevano lunghi tempi per la decrittazione). Professionalmente Eliso Porta "crittografo", messo giornalmente alla prova, andò crescendo sempre di più, mettendo in luce alcune doti naturali. «Al suo intuito acutissimo – così testimoniava il Comandante Mario De Monte – si accompagnava una raf-



Il Luca Tarigo è stato un esploratore e successivamente un cacciatorpediniere della Regia Marina. Riammodernato nel 1940 fu allargato di circa 1 metro e leggermente allungato con una prora slanciata di tipo oceanico, a scapito della velocità che passò da 32 a 28 nodi.

finata facoltà selezionatrice, per cui scorrendo uno scritto, afferrava subito i punti essenziali». Alla passione con cui svolgeva il suo lavoro di giorno – e spesso anche di notte, come del resto gli altri suoi colleghi – si univa una notevole capacità organizzativa. Suo compito era anche la gestione generale delle intercettazioni. Così, da una sua ragionata osservazione sui tempi di trasmissione delle segnalazioni tattiche di una certa importanza attraverso Supermarina (il Comando Supremo della Regia Marina) alle navi interessate in mare, nacquero i nuclei d'intercettazione a bordo, per l'immediata valorizzazione delle informazioni durante il combattimento. Porta diresse il primo di questi nuclei, il 24 marzo 1941, imbarcandosi con quattro intercettatori e con un segretario sulla corazzata *Vittorio Veneto*, nave ammiraglia della squadra guidata dall'ammiraglio Angelo Iachino che, nelle acque dell'Egeo, fu sconfitta dalla squadra navale inglese nella battaglia, tristemente nota, di Capo Matapan. Il lavoro svolto in quella sfortunatissima missione dal nucleo d'intercettazione a bordo fu giudicato, però, positivamente. A circa un mese da questo imbarco breve (cui ne seguirono altri, fatti talvolta in condizioni difficili), Porta, mentre era nel suo ufficio, venne a conoscenza della perdita del convoglio *Tarigo*. Chiese di esaminare il relativo materiale e, mentre analizzava le testimonianze dei superstiti e dei soccorritori, scorrendo la relativa documentazione fotografica si accesero in lui diversi motivi d'interesse. Le carte nautiche segnalavano lì vicino le secche delle Kerkennah, poco profonde, dove il relitto della nave inglese si era inabissato secondo le relazioni dei superstiti, testimoni oculari. Anche il *Tarigo* doveva trovarsi lì vicino. Dal momento che la nave inglese, centrata dal siluro italiano, era subito



colata a picco, si poteva supporre che nel suo scafo ci fossero ancora i documenti segreti che gli inglesi non avevano avuto tempo di buttare a mare. Il Comandante Porta si ricordò dell'episodio, avvenuto durante la Prima guerra mondiale, in cui dei russi erano riusciti a recuperare dall'incrociatore *Magdeburg*, affondato, i codici navali tedeschi. Che si potesse ripetere un caso simile? Trovare quei codici che il suo Ufficio con tanta fatica cercava di ricostruire? Porta ne parlò con il Comandante Mario De Monte e col capo di Stato Maggiore, l'ammiraglio Arturo Riccardi, espose il suo piano per un'eventuale missione e, avendo ottenuto risposta affermativa, superando uno scetticismo iniziale, si mosse di conseguenza.

Qual era la posizione effettiva dello scafo? Solo una ricognizione aerea poteva fornire i dati necessari. A Taormina, dove Porta si recò, il X Corpo aereo tedesco gli mise a disposizione un ricognitore dotato delle attrezzature in grado di effettuare riprese fotografiche di oggetti sotto la superficie del mare. Sviluppate le lastre fotografiche ed esaminate accuratamente, si riuscì a identificare lo scafo del *Mohawk*, che giaceva a circa venti metri di profondità e vicino alla boa numero tre delle otto che segnalavano le secche delle Kerkennah. Non rimaneva che andare sul posto con sommozzatori, che fortunatamente non necessitavano di attrezzature ingombranti come quelle dei palombari. Porta individuò subito le persone più adatte: andò a Livorno e così due giovani, alla loro prima missione e pieni di entusiasmo, che facevano parte della Scuola Sommozzatori, fucina della X Flottiglia Mas, partirono con lui alla volta di Lampedusa. Sul posto trovarono il *Fiammetta*, che fu assegnato alla missione. Lo comandava un tenente di vascello. Il 27 aprile il piccolo gruppo era in quelle acque controllate dal nemico, dove rimase due giorni. Il marinaio di vedetta del motoveliero, dopo una piccola perlustrazione nella zona indicata dalle fotografie, individuò il cacciatorpediniere inglese grazie alla punta di un'asta di legno, che sporgeva per cinquanta centimetri fuori dall'acqua, essendosi la nave adagiata sulla fiancata di sinistra. Accanto, nel fondo, il *Tarigo*. I sommozzatori cominciarono a immergersi in quelle acque che mantenevano ancora tutte le tracce della battaglia, iniziando la penetrazione all'interno dello scafo inglese, tra mille difficoltà, mentre Porta, su un piccolo battello, osservava quanto succedeva là attraverso una lastra di vetro inserita nel fondo di una specie di mastello. In questo modo poteva dare anche istruzioni. I sommozzatori dovevano lavorare in coppia. Uno di essi entrava nello scafo mentre l'altro rimaneva di guardia all'esterno, pronto a intervenire in aiuto del collega. Ogni volta che venivano avvistati aerei inglesi dovevano risalire. Era un lavoro pericoloso e sfibrante, talvolta rallentato da motivi tecnici, che però diede i suoi frutti. Furono recuperati dei documenti che si rivelarono "interessanti", contrassegnati dalle diciture *secret* e *confidential*.

Dopo due giorni di lavoro faticosissimo, Porta rientrò a Trapani e quindi a Roma dove fece conoscere ai superiori i risultati della missione. Prospettò l'esigenza di tornare sul relitto per tirar fuori tutti i documenti possibili. Non ebbe difficoltà a ottenere il permesso necessario. Forte della prima esperienza, apportò dei miglioramenti all'organizzazione. In primis rilevò l'esigenza per tutto il gruppo di lavorare in relativa tranquillità. Era ba-

stevole una mimetizzazione, in quello scenario di naufragio e di morti, per non dare nell'occhio agli aerei inglesi che, frequentemente, sorvolavano quelle acque. Pensò di servirsi quindi di una grossa zattera che avrebbe permesso ai palombari e a lui stesso di stare fermi o immersi al momento di un'eventuale ricognizione aerea. Fingersi morti. La notte, poi, si sarebbero trasferiti, per riposarsi, su un peschereccio che li avrebbe presi al tramonto e lasciati all'alba. Furono messi a sua disposizione: il trabaccolo *Elsa*, più piccolo del *Fiammetta*; quattro sommozzatori della X Flottiglia Mas; un esperto palombaro della Società Ricuperi Marittimi. Quest'ultimo ebbe soltanto un ruolo di consulente tecnico in quanto la sua attrezzatura non era utilizzabile in quelle condizioni di lavoro. I sommozzatori, caratterizzati da un severo addestramento e dalla forte motivazione propria dello speciale reparto di appartenenza, si distinsero, in seguito, in diverse audaci imprese dei mezzi d'assalto. Il morale era molto alto. In alcune loro testimonianze si legge come ambissero fortemente alla missione. Con il Comandante Porta si sviluppò un'ottima intesa: se da un lato egli doveva far rispettare la disciplina, dall'altro era consapevole della notevole pressione cui erano sottoposti in quel pericoloso contesto e si mostrava solidale con loro. E i sommozzatori sapevano che quest'ufficiale, riservato per natura, audace, sprezzante del pericolo, figura misteriosa che nessuno aveva mai visto in divisa, faceva parte del controspionaggio. Uno spirito, diciamo, guerriero, che loro sentivano di condividere vista anche la loro impronta militare. E offrivano generosamente le loro immersioni anche oltre i limiti convenzionali. Ogni tanto qualcuno si sentiva male per inconvenienti al respiratore, oppure accusava la fatica per il grande sforzo. Aiutati a risalire, una volta accuditi riprendevano a immergersi. L'ufficiale non li lasciò mai soli e trascorse con loro tutte quelle ore sulla zattera, al centro della quale aveva fatto realizzare un'apertura con agganciata una scaletta di corda, che serviva sia per le immersioni sia come appiglio di fortuna per sottrarsi alla vista degli aerei nemici.

Porta aveva avuto cura di farsi riprodurre a Trapani un modellino in legno della nave inglese grazie a un disegno ritrovato nella missione precedente, così da indicare meglio ai sommozzatori dove muoversi. Si erano attrezzati di lampade subacquee ad accumulatori per meglio vedere all'interno dello scafo ed ebbero l'ordine di frugare ovunque, sia nei pressi del relitto sia, ovviamente, nella cabina del Comandante, nell'ufficio cifra e in quello del direttore di macchina. Furono così recuperati diversi codici tra mille difficoltà, orientandosi all'interno della nave adagiata su un fianco e aprendosi talvolta il passaggio con cariche esplosive. Il materiale raccolto veniva portato sulla zattera. Fogli di carta bagnati, sporchi, che Porta cercava in qualche modo di risistemare facendoli asciugare. Le espressioni del volto di Porta allorché le carte gli venivano portate sulla zattera erano per loro l'indice che misurava l'importanza o meno dei documenti scritti in inglese, lingua che non conoscevano.



Ebbero dei momenti critici quando, alla fine della missione, tre ricognitori inglesi li sorvolarono ripetutamente proprio nel momento del recupero da parte del peschereccio. Ma anche per questa evenienza era stato previsto un piano: fu modificata la rotta, simulando di dirigere verso Sfax; fu innalzata una bella bandiera francese (i francesi della Tunisia erano ancora neutrali); mentre gli altri erano sottocoperta, due dell'equipaggio calzarono i classici copricapo dei marinai francesi sormontati dal tipico *pompon rouge*, mentre Porta, dalla tolda, si sbracciava rivolto al cielo in segno di saluto. Gli aerei si allontanarono dopo averli sorvolati per lunghi interminabili minuti, mentre la radio di bordo intercettava il dialogo dei piloti. Infatti, faceva parte della missione anche un sottufficiale radiotelegrafista munito di una piccola ricetrasmittente per assicurare i contatti con Roma e intercettare i segnali aeronavali inglesi. Purtroppo sin dai primi giorni la ricetrasmittente si era guastata e pressoché contestualmente un'alta colonna di fumo, conseguenza del fuoco sviluppatosi su un relitto che si trovava in prossimità, era stata avvistata da un ricognitore tedesco. A Roma, pertanto, si era cominciato a temere il peggio... Il giorno successivo, quando fu avvistato un ricognitore italiano, un Cant Z, Porta riuscì a farlo ammarare, manovra che l'ardito pilota riuscì a compiere nonostante la presenza delle forze aeree nemiche. L'aviatore rimase sbalordito allorché la persona in costume da bagno si presentò militarmente e si raccomandò di far telegrafare a Roma che il lavoro sull'*Elsa* procedeva regolarmente. Così fu fatto e la buona notizia fu accolta nel Reparto con grande soddisfazione.

La missione si svolse dal 20 al 26 giugno, momento del rientro a Trapani. I giorni 21-23 furono dedicati al recupero dei documenti. Il 24, viste le brutte condizioni del mare coniugate con la ridotta visibilità all'interno del relitto, dovuta soprattutto alla nafta in sospensione fuoriuscita dalle tubature squarciate dall'uso di esplosivo, cominciò il rientro verso Lampedusa. Dato che l'isola era sotto un violento bombardamento, l'*Elsa* dovette fare rotta su Pantelleria con un bruttissimo mare, dove arrivò il 25, navigando sopra il campo minato che sbarrava quasi per intero il Canale di Sicilia. Il piccolo peschereccio, che pescava meno di due metri, riuscì nell'impresa. Il 26 arrivò a Trapani e il 28 a Roma. Questa seconda *Pesca di beneficenza* si rivelò molto fruttuosa, avendo consentito il recupero di plurimi codici, quale il Codice X dell'Ammiragliato britannico, usato per le comunicazioni radiotelegrafiche cifrate in guerra; la collezione dell'annata 1940 degli *Admiralty Fleet Orders*; fascicoli dei *Confidential Admiralty Fleet Orders* dal 1936 al 1941; diversi registri di fonogrammi e telegrammi; un libro con i profili degli aerei; un fascicolo di distintivi speciali per segnalazione e altro ancora. Mancava all'appello, tuttavia, il Codice più importante: il *Naval Cipher*.

I sommozzatori donarono al Comandante Porta, in ricordo della missione, il fanale di via di dritta (*starboard*) del *Mohawk*.

L'ufficiale però, che a Roma si preoccupò anche delle condizioni dei documenti, alcuni ancora bagnati, altri intrisi di nafta e pertanto lavati col cloroformio, poi tradotti e quindi smistati tra i vari uffici, non si arrese ancora. Tenacemente, nella prima metà di luglio, tornò infatti ancora sul *Mohawk*, con due sommozzatori e impiegando un Mas. Partiti da Trapani la sera, arrivarono sul posto la mattina successiva. Cominciarono subito le immersioni, ma non trovarono nulla di rilevante. Fu recuperata la bandiera di combattimento dell'unità e la fiamma di combattimento che fu donata al ministero della Marina.

Negli anni Cinquanta, Giuseppe Guglielmo, uno dei sommozzatori che aveva fatto parte della spedizione, lavorando per una società di recuperi marittimi ebbe l'occasione di calarsi in quelle acque e trovò, incastrata dietro un pesante sportello che aprendosi si era bloccato sullo scafo, la cassetta metallica contenente il *Naval Cipher*!

La lista completa dei documenti recuperati rimane ancor oggi, in parte, misteriosa. Al riguardo Porta scrisse che «molte cose non furono conosciute neanche dall'ufficio dal quale dipendevo. Tutto ciò per motivi di segretezza, e cioè di sicurezza». Poi, dopo la guerra e da fonte militare inglese, si seppe che tra i documenti ritrovati c'erano, ad esempio, le mappe dei campi minati posti davanti al porto di Alessandria che aiutarono l'impresa, nel dicembre del 1941, di Junio Valerio Borghese. Questi, al comando del sommergibile *Sciré*, con a bordo i mezzi d'assalto di Durand de la Penne, riuscì a forzare quel porto. È opinione di esperti che, forse, altre carte furono segretate.

Sia al Comandante Porta che ai sommozzatori furono adeguatamente riconosciuti i rispettivi meriti, mentre la missione fu tenuta sempre nell'ombra e, a suo tempo, non ne parlarono neanche i bollettini di guerra.

La vicenda venne alla luce quando il giornalista Giuseppe Trizzino trovò negli archivi dell'Ufficio Storico della Marina Militare la relazione di Porta. La lettura lo entusiasmò e nell'agosto 1952 pubblicò sulla rivista «Epoca» un articolo che, a sua volta, stimolò il regista Francesco De Robertis, a realizzare su questo soggetto il film, in parte romanizzato, dal titolo *Mizar* (1954). L'*Operazione Mohawk* è divenuta nota nei dettagli grazie ai resoconti scritti dal protagonista, l'allora capitano di fregata Eliso Porta, raccolti in un libro edito nel 2013 e quindi a oltre settant'anni dai fatti, che ripercorre, anche cronologicamente, l'iter di questa eccezionale impresa ideata e portata a termine da militari appartenenti all'allora Servizio informazioni segrete (E. PORTA, *La mia guerra fra i codici ed altri scritti*, a cura di Umberta Porta, Ufficio Storico della Marina Militare, Roma 2014)