



«CENTUM OCULI VIGILANT PRO TE»

## GLI “OCCHI” DELLA MARINA IN GUERRA E PACE

EZIO FERRANTE

*L'articolo analizza tre episodi che videro in azione gli uomini dei Servizi della Marina italiana in operazioni di successo, nel giro di quasi mezzo secolo e in tre contesti storici differenti. Dall'esame critico del “colpo di Zurigo” (1917), rendendo ragione delle varie incertezze che ne hanno caratterizzato sinora la narrativa, alla cosiddetta “beffa delle navi” negli Stati Uniti del 1941 attraverso la valorizzazione dell'archivio privato del protagonista, l'ammiraglio Alberto Lais e, infine, al prezioso aiuto che venne offerto a Washington nei prodromi della crisi dei missili a Cuba (1962).*

Se

la Fortuna passa una sola volta sul campo di battaglia, come scriveva ai suoi tempi Clausewitz, è diuturno l'impegno sempre vigile e silenzioso degli uomini dei Servizi che, unendo la discrezione all'intraprendenza, sono chiamati a tutelare gli interessi del Paese e dei suoi alleati in tempo di guerra e pace. E sempre in un gioco di squadra che necessariamente si svolge nell'ombra, che detesta l'ovvio e il “non si può fare”, all'insegna del principio, diremmo oggi in termini di strategia manageriale, *One team, one goal, one mission*, lasciando che a parlare siano solo i fatti, confidando pur sempre che “il caso e la buona stella” stiano dalla loro parte! Una professione difficile, difficilissima, laddove, per dirla con le parole dell'ammiraglio Fulvio Martini (1923-2003), «per fare un determinato lavoro bisogna essere dei veri galantuomini, altrimenti, si rischia di sporcarsi, non solo le mani». Nella storia della Marina italiana, Regia prima e Militare poi, numerosi sono gli episodi che hanno come protagonisti gli uomini dei suoi Servizi nei loro diversi assetti ordinativi e al riguardo possiamo criticamente ripercorrerne almeno tre, in un arco temporale che, dal 1917, si protende sino al 1962.



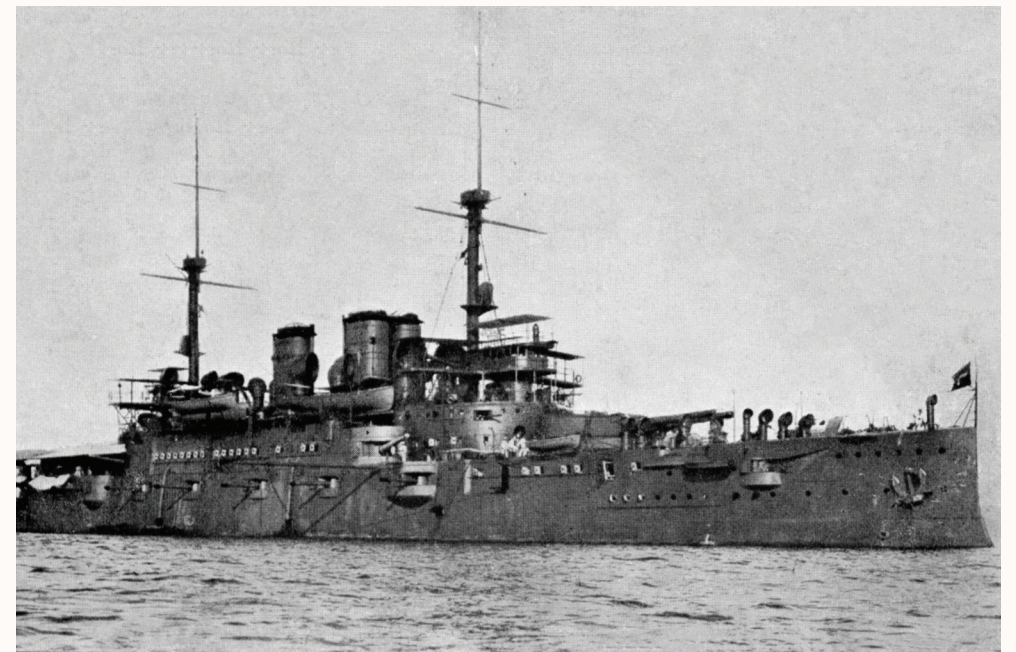
Bahnhofstrasse, Zurigo 1909.

**Nella pagina successiva.** La corazzata *Benedetto Brin* (varata nel 1901 a Castellammare di Stabia e consegnata alla Regia Marina nel 1905) era una nave da battaglia italiana appartenente alla classe *Regina Margherita*. Costruita su progetto dell'ispettore del Genio navale Benedetto Brin e dal generale Ruggero Alfredo Micheli, era un'ottima unità per velocità, protezione e armamento. Alle ore 8:10 del 27 settembre 1915, mentre si trovava nel porto di Brindisi, una violenta esplosione provocò l'affondamento nel quale persero la vita 21 ufficiali e 433 tra sottufficiali e marinai, tra i quali l'ammiraglio Ernesto Rubin de Cervin, comandante della 3<sup>a</sup> Divisione Navale della 2<sup>a</sup> Squadra, e Gino Fara Forni, Comandante della nave. I superstiti furono 482.

### IL "COLPO DI ZURIGO"

Il primo riguarda le vicende "rocambolesche" del cosiddetto "colpo di Zurigo" (28 febbraio 1917) relativo al forzamento e al trafugamento dei documenti segreti contenuti nella cassaforte della sede distaccata del consolato austro-ungarico, tra la Seidengasse e il civico 69 della Bahnhofstrasse nella città elvetica. Una vicenda che possiamo ricostruire essenzialmente sulla base della memorialistica, visto che i relativi atti di archivio sono andati perlopiù perduti nelle vicissitudini belliche dell'ultimo conflitto<sup>1</sup>, il che contribuisce a spiegare le varie imprecisioni che si riscontrano nei singoli racconti, riflettendosi poi nelle diverse narrative. Durante il Primo conflitto mondiale Zurigo era diventata il principale centro di spionaggio del Marine Evidenzbureau agli ordini del capitano di vascello dell'Imperial-Regia Marina, Rudolph Mayer, sotto le mentite spoglie di viceconsole. Un personaggio chiave nella storia dello spionaggio, le cui trame si di-

1. Per lo stato attuale della documentazione d'archivio, RIZZA 2019, p. 88.



panavano ormai pericolosamente per tutta la Penisola, con tanti e gravi danni già inflitti all'Italia in guerra. Erano infatti esplosi la fabbrica di dinamite di Cengio nel savonese, alcune centrali idroelettriche, aviorimesse per dirigibili ad Ancona e magazzini viveri nel porto di Napoli e nella zona franca di Genova. A Livorno era saltato in aria il piroscalo *Etruria*, mentre a La Spezia erano stati fatti scoppiare un carro ferroviario carico di proiettili navali e la polveriera di Vallegrande. A questo quadro non certo rassicurante si erano aggiunti poi gli episodi gravissimi costituiti dalle esplosioni, nel porto di Brindisi, della corazzata a torri *Benedetto Brin* da 13.427 tonnellate (27 settembre 1915) e, successivamente, nella base di Taranto, della modernissima *dreadnought* (corazzata monocalibro) *Leonardo da Vinci* da 24.467 tonnellate (2 agosto 1916), le quali, oltre all'affondamento delle due unità, avevano provocato, rispettivamente, 454 e 249 vittime. Ciò, peraltro, in maniera assolutamente inspiegabile. Alla fine le indagini attivate a tutto campo dalla Sezione controspionaggio dei Servizi della Regia Marina (tanto da spingersi sino alle soglie del Vaticano!) portarono, attraverso le rivelazioni di alcuni fiduciari, alla "pista svizzera", dove confluirono gli uomini dell'intelligence italiana, tutti sotto copertura diplomatica e guidati dal tenente di vascello Pompeo Aloisi (1875-1949)<sup>2</sup>. Come il tenente di artiglieria Ugo Cappelletti (viceconsole a Zurigo) e il tenente del Genio navale Salvatore Bonnes (addetto commerciale alla Legazione di Berna). Fondamentali per le indagini: l'arresto del sabotatore Giuseppe Larese, sorpreso a piazzare una carica di dinamite sotto la diga delle Marmore, funzionale alle acciaierie di Terni; l'incontro con

2. Già ufficiale di carriera in Marina dal 1888, era transitato nel 1902 nel Corpo diplomatico per essere poi richiamato "a domanda" nei ranghi navali nel 1915, diventando il "secondo" del capitano di vascello Laureati, capo dei Servizi informativi della Marina.



Il lodigiano Stenos Tanzini (sottufficiale, silurista e meccanico, già operante nel controspionaggio della Marina) fornì a Bronzin importanti indicazioni sulle abitudini e gli orari di sorveglianza del guardiano della palazzina, sede del consolato austro-ungarico, all'ultimo piano di un edificio tra la Seidengasse e il civico 69 della Bahnhofstrasse di Zurigo.

l'avvocato fiorentino e astuto doppiogiochista Livio Bini che, già da tempo al servizio del Mayer, si era proposto come confidente, dapprima al ministero dell'Interno e poi al Reparto Informazioni della Marina; la collaborazione di «un agente segreto austriaco, il cui nome [ovviamente] non sarà mai rivelato, che spiegherà dove trovare la cassaforte e fornirà i calchi per aprire le varie porte»<sup>3</sup>. Una volta individuata la sede dell'Ufficio del Mayer e ottenuti i calchi in cera delle chiavi delle 17 porte, per passare all'azione si mise insieme una squadra operativa invero "eterodossa". Era infatti costituita da un riluttante Natale Papini, abilissimo scassinatore in carcere a Livorno, dove era finito per avere svaligiato una banca di Viareggio, al quale si propose bruscamente o di recarsi a Zurigo

3. SILVESTRI 2014, che, tra le tante narrazioni spesso in contraddizione tra loro, offre la versione più plausibile.

e, in caso di successo del colpo, venire liberato e profumatamente ricompensato<sup>4</sup>, oppure finire subito al fronte "in prima linea". Quindi Remigio Bronzin, operaio della Stigler, "l'uomo delle chiavi" e Stenos Tanzini, silurista di Marina, ebbero il compito di guidare il "commando", mentre in strada Cappelletti e Bonnes avrebbero esercitato le funzioni di vigili "pali". Così dopo un primo tentativo andato a vuoto nella notte sul 21 febbraio (al quale partecipano Papini, Bronzin, Tanzini e Bini) per la mancanza del calco di una della doppia serratura di una porta che peraltro era stata vista sempre aperta, qualche giorno dopo, plausibilmente nella notte sul 28 febbraio 1917, data dell'annuncio telegrafico dell'impresa a Roma da parte di Aloisi (anche se varie fonti optano, inspiegabilmente, per una datazione di qualche giorno appena più bassa, tipo una delle notti tra il 25 e il 27), in una distratta Zurigo in festa per il carnevale, la composita "squadra dei tre" – dopo aver depistato su Ginevra lo stesso Bini, di cui non ci si fidava poi troppo – mandò di fatto a segno il colpo magistrale. «Questa volta non sembrano esserci ostacoli: i due guardiani sono assenti, il cane di guardia addormentato con il cloroformio e le porte si aprono una dopo l'altra. Non resta che attaccare la cassaforte con la fiamma ossidrica, ma un ultimo imprevisto per poco non fa strage del commando: dal buco aperto nella parete d'acciaio esce un gas venefico. Una trappola di cui i "nostri" si accorgono in tempo, aprono le finestre e continuano a lavorare con stracci bagnati sulla bocca». Nella cassaforte venne trovato infine un vero e proprio "tesoretto", sia materiale (valuta e preziosi) che d'informazioni. Documenti segreti, codici di cifratura, l'elenco completo delle spie austriache in Italia, il numero dei conti correnti della banca di Lugano dove venivano depositate le somme da erogare alla "colonna infame", il tariffario dei sabotaggi e, soprattutto, i rapporti sugli affondamenti delle corazzate *Benedetto Brin* e *Leonardo da Vinci*<sup>5</sup>. In particolare, di straordinaria importanza fu la rivelazione dei piani austriaci per nuovi sabotaggi da realizzarsi di lì a poco in danno delle *dreadnoughts* *Giulio Cesare* (il 15 marzo) e, una settimana dopo, dell'unità gemella *Conte di Cavour* nella rada di La Spezia. Sabotaggi, cioè, da consumarsi contro la "spina dorsale" della nostra flotta dell'epoca, oltre a quelli ventilati con bombe ad alto potenziale sia nella sede della Banca d'Italia che nel Palazzo Montecitorio. Nello stile beffardo degli "arditi", non esente da una punta di goliardia, la banda di scassinatori lasciò pure due "ricordini" per Mayer: il suo cilindro da cerimonia infilato nel buco praticato nel portello della cassaforte e un pezzo di sapone appeso a un cappio in spregio all'«imperatore degli impiccati»<sup>6</sup>! Un successo talmente eclatante, dunque, che lo stesso capo di Stato Maggiore della Marina, Paolo Thaon di Revel, ebbe a definire il "colpo di Zurigo" come «l'equivalente di una battaglia navale vinta». Una vicenda che non ha invero cessato di colpire, pur a distanza

4. Alla fine Papini ricevette "solo" 30mila lire «ma non i gioielli e gli altri oggetti preziosi che gli avevano promesso. Erano di proprietà personale di Mayer e all'ex nemico furono cavallerescamente restituiti dopo la guerra», CHARBONNIER 2010.

5. Ricerche condotte da Rizza suggeriscono l'eventualità che le cause dell'affondamento della *Leonardo Da Vinci* (e della *Brin*) siano riconducibili a un incidente.

6. Ricordiamo che Cappelletti, Bonnes e Bronzin erano tutti "irredenti" triestini.



di decenni, sia l'interesse persistente della letteratura critica che l'immaginario collettivo, come nel film di Lionello De Felice (*Senza bandiera*, 1951), ovvero nello sceneggiato televisivo di Davide Montemurri (*Accadde a Zurigo*, 1981).

#### IL "PIANO LAIS"

Meno nota si presenta, invece, la vicenda dell'ammiraglio di divisione Alberto Lais (1882-1951), nel periodo compreso tra febbraio 1940 e aprile 1941, per la seconda volta addetto navale a Washington che, coniugando lo spirito informativo delle *Istruzioni per il servizio degli addetti navali* con la spregiudicata pratica intrapresa già maturata al vertice del Servizio informazioni segrete (Sis, che faceva capo allo Stato Maggiore della Marina<sup>7</sup>), riuscì a salvaguardare gli interessi italiani, perno di ogni azione d'intelligence, in una situazione dai risvolti particolarmente delicati. Negli Stati Uniti, infatti, all'epoca ancora neutrali ma già "arsenale della democrazia", si trovavano internate 28 navi mercantili italiane di quelle 212 unità rimaste fuori dagli stretti all'atto dell'«intempestiva» dichiarazione di guerra dell'Italia, navi che correvano il concreto pericolo, se requisite pur con le motivazioni giuridiche più disparate e speciose, di venir utilizzate per trasportare i rifornimenti statunitensi nientemeno che all'«arcinemica» Gran Bretagna, come recitava la propaganda dell'epoca. In questa prospettiva, che per l'Italia avrebbe significato non solo il "danno" ma anche la "beffa", Lais tessé silenziosamente la sua tela, come racconta nella sua *Relazione di fine missione*<sup>8</sup>, attivando, in virtù del suo incarico, frequenti visite alle navi italiane dislocate nei vari scali statunitensi, in maniera da stabilire stretti contatti con i comandi di bordo ed essere così in grado di poter raggiungere, al momento cruciale da stabilirsi, un solo scopo: predisporre il sabotaggio degli apparati motore con fiamma ossidrica e la distruzione dei pezzi di rispetto, in maniera da rendere le navi non più idonee alla navigazione. Un'operazione che, precisò Lais nei colloqui riservati con i comandanti, doveva essere considerata «compito di guerra» e sulla quale doveva essere mantenuto l'assoluto segreto prima e dopo l'esecuzione! Quindi, dopo l'approvazione da parte del Congresso della *Lend-Lease Act* (11 marzo 1941), si entrò nella fase esecutiva del "piano Lais" con l'invio dei telegrammi convenzionali ai mercantili italiani tra il 19 e il 26 marzo<sup>9</sup>. Il piano riuscì perfettamente sotto gli occhi dei picchetti della Coast Guard installati a bordo e con buona pace del British Security Co-ordination di

7. Conseguendo il successo più eclatante, con l'impiego di uomini dell'Arma guidati dal tenente Giuseppe Scordino, nell'*Operazione Rigoletto* relativa alla penetrazione dell'archivio segreto dell'attaché navale a Roma, capitano di vascello De la Fonde, la cui corrispondenza segreta, dalla fine del 1937 alla vigilia dell'entrata in guerra dell'Italia, veniva così sistematicamente "letta" dal Sis prima che a Parigi, con tutte le conseguenze che è facile immaginare, ai danni del sempre attivissimo Deuxième Bureau (<albertolais.it/> [30-7-2021]).

8. Archivio privato dell'ammiraglio Lais, *Relazione di fine missione al Ca.SMM Riccardi* in data 3 giugno 1941, pp. 1-10. Le "carte Lais" sono state visionate – a suo tempo – dall'autore grazie alla cortesia di Lucio Lais, figlio dell'ammiraglio; cfr. FERRANTE 1991, pp. 380-386.

9. I telegrammi inviati da Lais ai comandi di bordo sono conservati alla Franklin D. Roosevelt Library (New York), *Morgentau's Diary*, Box n. 385, pp. 40-45.

William Stephenson, il cui compito all'epoca era quello della sicurezza dei rifornimenti statunitensi all'Inghilterra. Particolarmente colpito dal sabotaggio italiano (quando, per puro caso, venne scoperto il 31 marzo) fu proprio il presidente Roosevelt, come racconta Lais nella *Relazione*: «Dall'addetto navale germanico ho appreso che l'ira del Presidente è stata motivata dal fatto (accertato mediante captazione radiotelegrafiche) che pochi giorni prima aveva telefonato al Primo ministro inglese assicurandolo che era in procinto di cederli 37 piroscafi danesi, 28 italiani e 2 tedeschi e, al dubbio avanzato da Churchill che i piroscafi fossero stati occultamente danneggiati [evidentemente il Bsc cominciava a nutrire dei sospetti in merito], Roosevelt aveva risposto che lo escludeva, in modo assoluto, almeno per quanto riguardava le unità danesi e italiane». E se è vero che «gli americani e gli inglesi nulla dimenticano e nulla perdonano», l'ammiraglio Lais, dichiarato «persona non grata» da Washington, venne subito richiamato in Italia. Dopo la sua morte, Stephenson, ispirando la sua compiacente biografia scritta da H. Montgomery Hyde (*The Quiet Canadian*), fece lanciare una serie di accuse picaresche e infamanti contro Lais. Biografia che al momento della pubblicazione in Italia, sortì un preciso esito giudiziario che si concretizzò nel 1967 nella condanna del prefatore italiano e dell'autore inglese, già sanzionato peraltro l'anno precedente da una High Court of Justice inglese per aver diffamato nello stesso libro l'ex ambasciatore francese a Washington, Gaston Henry-Haye<sup>10</sup>. E la sorte delle navi italiane? Rese ormai inutilizzabili, erano state subito sequestrate benché su basi giuridiche claudicanti, come Lais aveva previsto, appellandosi all'*Espionage Act* del 1917 e richiamando vecchi istituti consuetudinari del diritto marittimo, come la "legge delle Nazioni", formulata dal giurista svizzero Emmerich de Vattel nel 1758, e il cosiddetto "diritto d'angheria". Gli equipaggi dei mercantili italiani, a loro volta, sbarcati e affidati in custodia alla Guardia costiera, in parte vennero internati per violazione della legge sull'immigrazione e in parte inquisiti per reato di sabotaggio sempre sulla base dell'*Espionage Act*.

#### LA CRISI DEI MISSILI A CUBA

Ma la storia va avanti e gli scenari geopolitici cambiano radicalmente, sicché chi avrebbe mai potuto immaginare che, appena ventuno anni dopo, sarebbero stati proprio i Servizi della Marina italiana a dare una mano ai colleghi americani in uno dei momenti più drammatici della Guerra fredda: la crisi dei missili

10. <albertolais.it/il\_processo\_la\_sentenza> [30-7-2021]. Per la successiva biografia di Stephenson, scritta dal quasi omonimo William Stevenson, essa fu sommersa da una valanga di recensioni negative, anche a opera di ex uomini dei Servizi che nel frattempo avevano conquistato un ruolo di primo piano nel mondo culturale, come lo storico Hugh Trevor-Roper.




a Cuba del 1962. Quella Guerra fredda che «per i Servizi segreti italiani non è stata tale: è stata una guerra tiepida e in qualche caso anche una guerra calda», come scrive nelle memorie l'ammiraglio Martini che, poco prima della crisi russo-statunitense – sfociata poi negli affannosi *Thirteen Days* affidati alla memoria filmica da Roger Donaldson – quale ufficiale del Servizio informazioni operative e situazione della Marina (Sios) si trovava in servizio sul Bosforo con il compito di esaminare il naviglio sovietico che vi transitava. Nelle foto scattate, pur senza avvedersene, riuscì a immortalare i missili in viaggio per Cuba, consegnando così agli americani quelle prove che sarebbero servite a inchiodare i sovietici di fronte alle loro responsabilità. È lo stesso ammiraglio che nelle memorie si sofferma sulla vicenda<sup>11</sup>. Martini, all'epoca capitano di corvetta, faceva parte di un nucleo che si occupava soprattutto della Marina sovietica stanziata nel Mar Nero e nel Mediterraneo. «Durante il mio servizio al Sios, ebbi – senza neanche rendermene pienamente conto – il mio primo colpo di fortuna [...] Il Sios-Marina, come detto, era interessato alle navi sovietiche di passaggio nel Mediterraneo e nell'Adriatico. In particolare, si preoccupava di un nuovo tipo di unità navale che l'Urss stava inviando ai suoi alleati di quest'area. Si trattava delle “Komar” (in russo, “zanzara”), motosiluranti della classe P-6, trasformate in unità missilistiche, contro le quali in quel momento noi non avevamo apparati o sistemi d'arma tali da poter reagire con efficaci contromisure». Siccome tutte le navi sovietiche dovevano necessariamente passare attraverso il Bosforo e in ore diurne (secondo la normativa turca), il Sios aveva installato un proprio osservatorio a Villa Tarabia, residenza estiva dell'ambasciatore d'Italia ad Ankara, già dono del sultano a Vittorio Emanuele per le sue nozze, «in una posizione tale per cui, dall'alto di una torretta che si trova sul tetto, si può controllare con facilità il passaggio di tutte le navi attraverso il Bosforo [...] Fotografammo le navi mercantili sovietiche in provenienza dal Mar Nero; copie di quelle foto venivano poi trasmesse, secondo gli accordi Nato, ai vari Servizi amici, compresi gli americani. [Oltre alle moto-siluranti “Komar”] ci accorgemmo che c'era anche un certo numero di altri aggeggi, nascosti da ampi teloni, ma non ci interessavano e al momento non indagammo oltre» e la storia sembrò finir lì. Qualche tempo dopo, trovandosi a Norfolk per la Conferenza aeronavale intelligence del Supreme Allied Commander Atlantic (Saclant), Martini viene avvicinato «da due signori che sembravano usciti da uno di quei film americani che parlano di gangster e di agenti dell'Fbi», che gli esibiscono delle foto e gli chiedono se è stato lui a scattarle. «No – risponde correttamente Martini – ma facevo parte del gruppo che tempo fa aveva l'incarico di scattarle». Uno dei due tizi guardandomi con un sorrisetto divertito, indicò con il dito alcuni di quegli oggetti oblungi, seminasconditi, che anche allora avevamo notato sulla coperta delle navi russe, e aggiunse: “Lei sa che cosa sono quelle lunghe casse assicurate in coperta?”. “No, replicai, a noi non interessavano; il nostro obiettivo erano le motosiluranti della classe “Komar”. Quello insistette: “Ma avanzi un'ipotesi...”. Io buttai lì: “Forse sono tubature per un oleodotto”. Risero entrambi, e tirarono fuori, da una busta, altre fotografie che mi mostrarono:

11. MARTINI 1999, pp. 31-39.

“Questo è il suo oleodotto!”. Erano i missili che i sovietici stavano per installare a Cuba». In altre parole, Martini, in tempi non sospetti aveva fornito ai suoi interlocutori (che gli riconoscono il merito) delle tessere preziose, anche se a lui e ai suoi colleghi era sfuggito l'insieme del mosaico. «Qualche mese dopo, scoppiò una delle più preoccupanti crisi tra gli Stati Uniti e l'Unione Sovietica – e conclude il Nostro, ripensando alla propria esperienza nel caso di specie – nel lavoro dello spionaggio, e non solo in questo, il caso e la buona stella contano molto».

## CONCLUSIONI

Nella fitta trama della storia, tre episodi dunque, in contesti completamente diversi, danno evidenza del contributo offerto dai Servizi della Marina in difesa degli interessi nazionali e dei propri alleati. E se i Servizi dovessero scegliere un “motto” che ne connoti e ne riassume l'azione, forse il più appropriato potrebbe essere «Centum oculi vigilant pro te», cioè il motto non ufficiale dell'incrociatore *Montecuccoli* – uscito indenne dalle cannonate inglesi nelle varie battaglie della Seconda guerra mondiale alle quali aveva partecipato<sup>12</sup> – laddove, sempre figuratamente parlando, i «centum oculi» non sono più quelli dell'equipaggio ma dei Servizi stessi e quel «pro te» non si riferisce più alla sola nave ma al Paese intero 

12. <marina.difesa.it/media-cultura/Notiziario online/Pagine/20190419\_centum\_oculi.aspx> [30-7-2021].

## BIBLIOGRAFIA

- A. CHARBONNIER, *Papini: ladro per la Patria*, «Gnosis» XVI (2010) 4, pp. 125-130: <gnosis.aisi.gov.it/gnosis/Rivista25.nsf/ServNavig/27> [30-07-2021].
- E. FERRANTE, *L'ammiraglio Lais, Roosevelt e la “beffa” delle navi*, «Storia delle Relazioni Internazionali» VII (1991) 2, pp. 375-397.
- S. LAIS, *Ammiraglio Alberto Lais, la verità e le bugie*: <albertolais.it/> [30-07-2021].
- F. MARTINI, *Nome in Codice Ulisse. Trent'anni di storia italiana nelle memorie di un protagonista dei Servizi segreti*, Rizzoli, Milano 1999.
- M.G. PASQUALINI, *Breve Storia dell'organizzazione dei Servizi d'Informazione della R. Marina e R. Aeronautica 1919-1945*, Ministero della Difesa, Cism, Roma 2013.
- A. PETHÖ, *I Servizi segreti dell'Austria-Ungheria*, Leg, Gorizia 2001.
- T. POIAN, *Il colpo di Zurigo. Clamoroso successo dello spionaggio irredentista nella Prima guerra mondiale*, Nordpress Edizioni, Chiari 2003.
- C. RIZZA, *Il caso da Vinci*, «Storia Militare» 283 (2017a), pp. 58-65.
- IDEM, *Il caso da Vinci*, «Storia Militare» 284 (2017b), pp. 59-66.
- IDEM, *Casinò, corazzate e casseforti*, «Rivista Marittima» CLII (2019) 6, pp. 86-100.
- E. SILVESTRI, *Il “colpo di Zurigo”, quando i migliori 007 erano italiani*, «Il Giornale» (23 febbraio 2014): <ilgiornale.it/news/colpo-zurigo-quando-i-migliori-007-erano-italiani-994775.html> [30-07-2021].