

**ALCUNE NOTE A MARGINE DELLA
'NOTTE DI TARANTO'
(11-12 novembre 1940)**

di Piero Pastoretto

Spunti di riflessione

Se ci capitasse di sfogliare qualche volume o articolo italiano che si occupi di storia navale nel secondo conflitto mondiale, e ci andasse per caso di leggere qualcosa sull'attacco notturno britannico della base navale di Taranto, si saprebbe già a cosa andremmo incontro e quale sarebbe il tono generale delle pagine: una strabiliante vittoria inglese; imperizia di una difesa della base impreparata, approssimativa, colma di buchi; gravissime perdite da parte italiana; in conclusione ed in breve, un disastro delle nostre armi e della Regia Marina¹.

Questi in sintesi i velenosi giudizi, letti e rilette fino alla nausea, della pubblicistica nazionale, quasi sempre implacabilmente diretta, fatte alcune debite e lodevoli eccezioni, a screditare tutto l'organismo militare italiano dell'ultimo conflitto².

Quel che probabilmente non si ritroverebbe in una rivisitazione nostrana di quell'evento sarebbero delle più o meno elementari considerazioni tattiche e strategiche che tentassero almeno di arrivare al nocciolo del fatto storico. Tra queste, ribadisco, 'banali' riflessioni che anche uno studente con scarsi risultati in storia sarebbe in grado di comprendere, ma che stranamente i nostri *maitres à pensée* della storia militare paiono trascurare, oso esporne soltanto alcune, e mi scuso con il paziente lettore se appariranno troppo ovvie:

- la flotta italiana nel 1940 teneva saldamente il Mediterraneo Centrale ed il Canale di Sicilia;
- chi occupa la posizione centrale, nel gioco degli scacchi, come nel ring o nella guerra, è avvantaggiato;
- Taranto, con il suo arsenale e le sue attrezzature era, in ragione della sua posizione geografica, la base ideale e naturale per raccogliervi la totalità della flotta da battaglia con numerosi incrociatori e unità sottili, cosa necessaria a precludere al nemico il passaggio per meridiano tra gli estremi di Gibilterra ed Alessandria, ed a garantire contemporaneamente il traffico per parallelo tra il territorio nazionale e l'A.S.I. La dispersione delle nostre sei corazzate disponibili nel 1940 in diverse basi, come ad esempio a La Spezia, Napoli od Augusta, sarebbe stata un non senso³;
- logicamente, sarebbe una pura fola sostenere che la base di Taranto, proprio perché così delicata, esposta ed importante, non fosse ben protetta contro qualsiasi prevedibile attacco nemico;
- è però altrettanto logico che essa fosse vulnerabile ad un'azione offensiva improvvisa e non convenzionale di un tipo ancora sconosciuto: ovvero, ***un attacco notturno di aerosiluranti decollati da una portaerei***⁴.

Intendo infatti qui sostenere che l'operazione aeronavale con il conseguente siluramento 'mordi e fuggi' delle unità alla fonda nella rada di Taranto è stata la ***prima*** impresa di questo genere tentata da un'aviazione imbarcata nella storia; ma potrei aggiungere, è stata anche ***l'unica, oltre a quella successiva giapponese su Pearl Harbour, attuata in tutta la storia***⁵. L'Operazione *Judgement* costituì infatti il primo e chiaro esempio

¹ Si consulti a questo proposito P. Pastoretto, *La Regia Marina nel secondo conflitto mondiale*, in "I Quaderni della SCSM", anno XII, n.1, pp. 33-51. La polemica revisionistica circa i giudizi negativi sulle nostre Forze Navali, iniziata in quell'articolo, si continua nel presente.

² Quanta differenza con la pubblicistica militare di altri Paesi, che sarà pure severamente inflessibile con le manchevolezze dei rispettivi apparati militari, ma non spietatamente ed ignobilmente schierata a demolire e, peggio ancora a schernire e mettere in farsa, tutto ciò che sa di nazionale e di patriottico.

³ Come un non senso sarebbe stato la dispersione delle corazzate e delle portaerei americane nel Pacifico tra l'isola di Ohau dove sorgeva Pearl Harbour, Wake e Midway nelle Hawaii, o Manila nelle Filippine.

⁴ Vulnerabile, ho scritto, come risultarono vulnerabili Alessandria e Suda alle insidie degli SLC italiani.

⁵ Cfr. a questo proposito P. Pastoretto, *Niitaka yama nobore*, in "I Quaderni della SCSM", anno X n. 2, pp.15-27. A dir la verità, io aggiungerei un terzo attacco, meno noto, dell'identica modalità di quello di Taranto: l'incursione della Luftwaffe su Bari del 2 dicembre 1943, compiuta allo scopo di affondare il maggior numero di navi per rendere

dei formidabili disastri che un attacco di sorpresa ad una base navale ben protetta, anche se con forze e macchine modeste, ma condotto con determinazione da un'arma moderna come l'aviazione imbarcata, può causare ad una grande potenza marittima.

Ciò non toglie, ovviamente, che da parte italiana, in quella sfortunata e dolorosa circostanza siano emersi errori, negligenze, leggerezze e superficialità, dovute sia alla novità assoluta dell'insidia, sia alla completa sorpresa, e per altro subito riparate. Ma in quale Marina o Aeronautica delle potenze allora in conflitto non si sono verificate delle manchevolezze ancora più macroscopiche⁶? Sotto quale cumulo di fango dovrebbero allora essere seppelliti la US Navy, l'esplorazione aerea ed i servizi segreti statunitensi che, in un periodo di massimo attrito con il Giappone e di guerra imminente, si fecero sorprendere da una massiccia forza d'attacco nipponica che pure aveva dovuto percorrere 8.000 miglia di oceano prima di mettere a ferro e fuoco Pearl Harbour?

In assoluto, dunque, per riprendere il ragionamento, quella di Taranto fu la *prima*⁷ incursione della storia condotta da un'aviazione imbarcata contro una flotta alla fonda, con l'unico scopo di causare il massimo danno possibile e, al limite, la distruzione e l'affondamento totali delle unità attaccate. Si dovrà quindi accordare ai comandi italiani almeno una "legittima sorpresa". L'*ultima* fu in sostanza una riedizione di quella precedente con alcune varianti, come un impiego di forze molto maggiori e il bombardamento diurno, e come sappiamo avvenne a poco più di un anno di distanza su Pearl Harbour⁸. Tutte le altre incursioni del secondo conflitto mondiale, come ad esempio la vera e propria campagna aerea sul porto giapponese di Rabaul in Nuova Guinea, durarono fino ad un mese impegnando un numero enorme di aerei e di esplosivi, ed ebbero come obiettivo non l'affondamento di qualche unità, ma l'annientamento totale della base navale, della sua guarnigione e di tutte le sue installazioni. Ma l'attacco aerosilurante notturno sulle Forze Navali ormeggiate a Taranto rende questa azione unica nella storia, poiché neanche a Pearl Harbour i giapponesi osarono tanto. Onore dunque agli inglesi. Ma nessuna infamia agli italiani, se non seppero né prevedere, né rintuzzare un attacco tanto insidioso.

Ritornando al teatro del Mediterraneo, dobbiamo di certo rendere cavallerescamente atto alla Royal Navy, al Primo Lord dell'Ammiragliato Sir Dudley Pound, alla Fleet Air Army, all'Amm. Cunningham, al C. A. Lyster della *Illustrious*, di aver concepito, pianificato e condotto a termine con maestria un'operazione del tutto innovativa ed estremamente aleatoria poiché non si basava su esperienze passate. Essi ebbero, in altri termini quel coraggio di osare e di agire, virtù che, purtroppo, né l'Alto Comando Marina⁹, né le alte autorità politiche e militari italiane mostrarono mai di possedere in alto grado. Un discorso ben diverso si potrebbe fare sugli equipaggi e sui comandanti in mare, soprattutto delle unità sottili, dei mezzi insidiosi e dei battelli italiani, che ben misero in pratica il motto dannunziano del *memento audere semper*. Ma le guerre non si vincono con gli episodi di eroismo. Si vincono invece, spesso, con le spregiudicate condotte strategiche; oltre che, ovviamente, con lo strapotere delle risorse economiche ed industriali.

Sembra che non si potrà mai lodare abbastanza, infine, l'uso della fantasia¹⁰ in guerra, sempreché accompagnata e sorretta da una lucida razionalità, che non si limiti però al grezzo calcolo dei rischi e dei

inagibile il porto ai rifornimenti alleati. Vi andarono perdute 17 navi (compresa quella carica di bombe all'iprite) mentre altre 7 furono gravemente danneggiate. Lo storico delle operazioni navali USA nel secondo conflitto mondiale, Samuel E. Morison, definì questa operazione il peggior disastro americano dopo Pearl Harbour. Anche in questo caso, lo scopo ultimo della missione era di colare a picco il maggior numero di navi, anche se mercantili e non da guerra.

⁶ Accusare la Regia Marina di non aver sufficientemente ponderato l'imponderabile a me pare un'autentica *contradictio in adiecto*; e per altro non mi risulta che il medesimo rimprovero sia stato rivolto ad Annibale di Giscone per non avere previsto a Milazzo, nel 260 a.C., i rostri romani di Gaio Duilio; né al comandante dell'USS *Housatonic* per non esser riuscito ad anticipare nel 1864 l'attacco del sommergibile confederato *Hunley*; e neppure al Comando tedesco per non aver preso misure preventive contro l'uso dei primi *tank* britannici a Delville ed a Flers nel 1916.

⁷ Durante la prima Guerra Mondiale le portaerei, a differenza dei sommergibili o delle siluranti, non esistevano ancora; né lo stato dell'arte dell'aviazione aveva sviluppato degli aerosiluranti o bombardieri sufficientemente potenti. A maggior ragione, esempi di un tal genere di attacchi aeronavali non si erano di certo verificati nei conflitti minori che si erano succeduti fra il 1918 e il 1940. Dunque l'operazione su Taranto fu un'innovazione senza precedenti.

⁸ L'incursione aeronavale giapponese sulla rada di Pearl Harbour fu sostanzialmente una rielaborazione di quella di Taranto, e mancò poi del coraggio necessario ad occupare la base ed a concludere positivamente la distruzione dell'intera flotta statunitense nel Pacifico ricercando e affondando le due portaerei che non avevano più basi dove rifornirsi. Su tale gravissimo errore strategico ci sarebbe parecchio da discutere, anche se con il senno del poi.

⁹ D'ora in poi citato con il nome convenzionale di derivazione telegrafica di Supermarina. Costituita il 1° giugno 1940, fu attiva sino al 12 settembre 1943.

¹⁰ Naturalmente, il sostantivo è qui usato nell'accezione moderna e romantica del termine, e non in quella originaria della filosofia aristotelica, che significa capacità dell'uomo di formare e conservare immagini.

vantaggi. L'ovvio e lo scontato, nella strategia possono dare i loro solidi frutti; ma, l'affrontare disinvoltamente l'incognita priva di certezze senza il timore di chiedere troppo alla fortuna, spesso vince sulla prudenza, sul rispetto delle regole e dei canoni consolidati (che, in quanto tali, sono sempre vetusti e ben noti) e su un atteggiamento timidamente difensivistico. Napoleone Bonaparte *semper docet*.

Le tesi cui si ispirano le pagine seguenti, non certo rivoluzionarie – anzi, direi semplicissime – si possono riassumere in alcuni punti dotati di notevole chiarezza:

- la storia militare insegna¹¹ che le innovazioni tattiche in campo militare avvengono più spesso nel *modus adgrediendi* che nel *modus defendendi*. Le difese infatti sono di solito strutturate sull'esperienza e sulle strategie dei conflitti passati, mentre gli attacchi, se vogliono riuscire, necessitano al contrario di nuovi schemi (oltre, come già osservato, ad una buona dose di immaginazione) per sorprendere il nemico;
- quando di questi schemi una potenza attaccante fa un abuso ripetuto, essi diventano automaticamente dei “classici strategici” e tutti gli eserciti si premuniscono dei mezzi e soprattutto della mentalità atti a controbatterli;
- la difesa è comunque sempre svantaggiata sull'attacco poiché a questo spetta la scelta del punto (o dei punti), e del momento (o dei momenti)¹². L'attacco inoltre è per definizione mobile, mentre qualunque difesa (sia di una base navale, sia di una linea fortificata di un'area strategica o di un confine nazionale) è invece statica, anche se può contare su forze mobili¹³.
- la sorpresa è l'arma vincente di un attacco. Non si potranno mai tessere lodi abbastanza sufficienti a magnificare quest'arma, che è privilegio assoluto dell'attaccante e manca del tutto al difensore;
- il riuscito scardinamento di un'importante linea o base difensiva è un successo di carattere più psicologico che militare: getta nello sconforto chi lo subisce ed esalta chi lo compie, ma non per questo determina necessariamente l'esito della guerra in corso. Le difese, in generale, possono infatti essere riparate, migliorate e adattate nel giro di qualche mese, e la sorpresa vincente del primo attacco non può essere ripetuta¹⁴;
- non sempre alla potenza delle difese statiche corrisponde il loro successo su chi le investe. Se esse sono usate o disposte in modo errato, anche un attacco condotto con forze modeste può causare gravi danni.
- È proprio questo il caso che si verificò nella “Notte di Taranto” e che intendo dimostrare nell'analisi delle pagine che seguono.

Il fattore tempo

Un bambino che udisse per la prima volta parlare dell'attacco aereo su Taranto, nella sua ingenua ma sensata semplicità forse chiederebbe perché proprio la notte dell'11 novembre e non un'altra data qualsiasi. Molti storici di complemento che si improvvisano storici militari in spe forse rimarrebbero muti, mentre un qualsiasi sottocapo cannoniere risponderebbe immediatamente, usando il senno, che l'11 novembre doveva essere una notte di plenilunio e poco nuvolosa. Così era infatti; ma quel che ci interessa è chiarire perché proprio in quel tardo autunno del 1940 si scatenò l'attacco dei ventuno Fairey Swordfish britannici contro le nostre navi. Il nudo fatto militare non può infatti essere disinvoltamente e *sic et simpliciter* estrapolato dal

¹¹ A chi insegna, poi, rimane da stabilire. Come non è affatto vera la massima ciceroniana *Historia magistra vitae*, dal momento che i politici da millenni compiono sempre i medesimi errori; così anche la storia militare di solito insegna solo a se stessa, ma non agli stati maggiori.

¹² L'incursione su Pearl Harbour fu portata ad esempio la domenica mattina del 7 dicembre per profittare della licenza degli equipaggi e perché la notte precedente era di novilunio, e favoriva così l'avvicinarsi occulto della flotta d'attacco.

¹³ Si potrebbero aggiungere a questo ‘teorema’ molti altri corollari: che ad esempio la difesa è più costosa dell'attacco (per il Vallo di Adriano, la Linea Maginot o il Vallo Atlantico i capitali spesi furono colossali); che ogni difesa ha un punto debole e può essere aggirata; che l'attaccante conosce di massima in anticipo lo schema delle reazioni della difesa, mentre questa è all'oscuro delle modalità dell'attacco; che un atteggiamento difensivo è in generale sempre perdente nei confronti di una strategia aggressiva, etc.

¹⁴ Per proporre ancora un esempio tratto dal medesimo fatto storico, la logistica e gli arsenali di Pearl Harbour, a distanza di sei mesi dal devastante bombardamento della base, erano già in grado di riparare in quarantotto ore i gravi danni subiti dalla *Yorktown* nella battaglia del Mar dei Coralli, e di restituire tanta efficienza da metterla in grado di partecipare a quella di Midway.

continuum degli eventi contemporanei, precedenti e successivi, se non a pena di ridurlo a mero elenco di colpi messi a segno e dei danni causati e ricevuti: cioè a pura cronaca, che storia non è.

Tutto quanto andremo dicendo in questo capitolo può pertanto essere riassunto in una semplice e nitida proposizione: nell'autunno del 1940 il teatro marittimo del Mediterraneo versava in una rapida evoluzione potenzialmente favorevole all'Italia e pertanto si rendeva necessaria un'energica e rapida iniziativa di contrasto da parte britannica.

Il 28 ottobre era iniziata infatti la campagna italiana in Grecia, e la conseguente apertura di questo nuovo fronte terrestre e marittimo imponeva alla Forza H di Gibilterra ed alla Mediterranean Fleet di Alessandria delle urgentissime contromisure strategiche, che condenseremo, per amore della semplicità, nei pochi ed auto evidenti imperativi che elencheremo qui di seguito:

- correva innanzitutto l'obbligo per il Regno Unito di soccorrere l'alleata Grecia con l'invio di truppe e materiale dall'Egitto;
- per proteggere il nuovo traffico verso la penisola ellenica occorreva occupare Creta e la baia strategica di Suda fortificandola e provvedendo alla sua efficienza, nonché conquistare il dominio dell'Egeo;
- rifornire e potenziare le difese di Malta in modo da agevolare la libertà e la sicurezza delle unità della Royal Navy di Gibilterra e Alessandria;
- viceversa insidiare e contrastare quanto più possibile il traffico adriatico dei rifornimenti tra Italia e Albania con il concorso della Marina greca;
- continuare a sostenere con fermezza il vecchio fronte egiziano ed il nuovo fronte ellenico nell'Epiro, aumentando nel Mediterraneo il volume del traffico britannico sia mercantile sia militare;
- colpire infine, a sorpresa, la flotta italiana in maniera da decurtarla delle sue unità maggiori e più temibili; e tutto ciò senza impegnarle in una gigantesca battaglia vecchio stile sul tipo dello Jutland o di Trafalgar, ma rischiando, tutto sommato, relativamente poche unità.

In quest'ultimo punto si concentra tutta l'astuzia unita all'intelligenza – entrambe qualità veramente degne di una grande Marina – dell'operazione su Taranto dell'11 novembre: ottenere il massimo del successo con il minimo uso della forza (una portaerei e poche unità di scorta). Ciò equivaleva, in sostanza, a giocare alla roulette puntando una modesta somma di quel che si possiede sullo zero, sperando che la sua uscita ci faccia guadagnare una vincita pari a 35 volte la posta. Ogni tanto succede.

Il fattore spazio

Abbiamo poco sopra illustrato come l'improvvisa invasione italiana della Grecia alla fine di ottobre del 1940 sia in grado di spiegarci l'elemento temporale dell'azione britannica su Taranto.

Per chiarirci ulteriormente le idee, però, bisogna adesso fare riferimento all'altra dimensione fondamentale di qualsiasi operazione strategica, minuscola o vastissima che sia: lo spazio.

Il Mediterraneo ha una superficie di circa 2,5 milioni di km² ed il suo punto più largo, pressappoco segnato da una linea immaginaria tracciata dall'Istria al Golfo della Sirte, misura poco più di 3.000 chilometri. Tuttavia, la presenza di numerose isole, e penisole separate da canali e stretti più o meno angusti genera una serie di mari interni e di percorsi obbligati che complicano notevolmente la navigazione e quindi le operazioni navali.

Mentre l'Italia occupava la posizione centrale e possedeva in un certo senso le chiavi del Canale di Sicilia, le dislocazioni geografiche ed i punti di forza della Royal Navy nel secondo conflitto mondiale erano tre: Gibilterra, Malta ed Alessandria, tutte quante parecchio distanti tra loro.

Le distanze giocavano senz'altro a favore della Regia Marina, che poteva agire per rotte interne relativamente brevi. Ad esempio, tra Messina e Malta corrono 150 miglia, e da Taranto sono 350, mentre Alessandria e Gibilterra sorgono a circa 1.000 miglia dallo scacchiere centrale e quindi a 2.000 miglia l'una dall'altra. L'eccentricità tra i due bacini occidentale ed orientale del Mediterraneo, tuttavia, non costituiva soltanto un problema per l'Impero britannico ma anche, se ben sfruttata, una sorta di vantaggio. Infatti, essendo le due flotte di stanza nel Mediterraneo (Forza H e Mediterranean Fleet di Alessandria) completamente autonome ed indipendenti, potevano tanto travasare le proprie forze da un bacino all'altro o congiungerle nel Canale di Sicilia, quanto operare separatamente e, soprattutto, rifornire Malta, vero crocevia del Mediterraneo e tallone d'Achille dei convogli italiani da e verso la Libia, sia da ponente che da levante. Di non secondaria importanza, inoltre, era il fatto che entrambe le forze navali britanniche

erano rifornite da un traffico marittimo extra mediterraneo ed oceanico, al di fuori quindi delle possibilità di intercettazione della Regia Marina.

Insomma, con un'opportuna e sagace condotta della guerra e con un'accorta concertazione delle operazioni tra le forze navali dei due bacini, il Regno Unito era in grado di disorientare le difese e l'osservazione aerea italiane, mettendo spesso Supermarina nell'ambascia di interpretare il senso ultimo dei movimenti nemici e nel panico di sbrogliare rapidamente il filo d'Arianna di tanti avvistamenti più o meno dubbi o più o meno affidabili¹⁵.

E tale fu appunto la serie di operazioni navali preparatorie all'attacco aereo su Taranto, che frastornò con tanti allarmi i nostri meccanismi di difesa e, alla fine, ci impedì di scorgere per tempo proprio l'insidia più importante, la serpe più nascosta e pericolosa, là dove essa veramente si annidava.

Concepimento e gestazione

L'Ammiraglio Andrew Cunningham, nel suo noto volume di memorie *A Saylor's Odyssey*, annota che il progetto di un attacco aerosilurante contro la flotta dislocata a Taranto era allo studio ancor prima dello scoppio della guerra nel 1940 e risale addirittura al conflitto con l'Etiopia del 1935, quando i rapporti italo-britannici erano particolarmente tesi. Ciò fa onore alla fantasia innovativa degli strateghi della Royal Navy ed alla perspicacia dell'Ammiragliato di Londra, che ebbe l'intelligenza, dopo il 1936, di non dimenticare tale piano nel cassetto di una polverosa scrivania, come capita a tanti progetti giudicati impraticabili perché troppo onerosi.

Soltanto però dopo l'arrivo in Mediterraneo dell'*Illustrious* con i suoi aerosiluranti *Swordfish*¹⁶ l'operazione si dimostrò veramente realizzabile; soprattutto perché vi era imbarcato il Rear-Adm. Sir Lumbey St. George Lyster, destinato ad assumere il comando della Divisione Portaerei e della Fleet Air Arm della Mediterranean Fleet, il più entusiasta sostenitore di un attacco aeronavale notturno su Taranto. Era stato proprio lui, infatti, nel 1938, allorché era comandante della Pa *Glorious*, a perfezionare il vecchio piano per il bombardamento di Taranto. Entrambi, cioè Cunningham e Lyster, ebbero poi il merito di convincere Sir Dudley Pound, Primo Lord del Mare, della fattibilità concreta dell'incursione aeronavale¹⁷.

Il punto di forza delle argomentazioni dei due Ammiragli nel convincere il loro superiore sulla fattibilità di quella che sarebbe stata l'Operazione *Judgement* derivava dalle riuscite azioni compiute dalle Pa britanniche contro basi marittime italiane a partire dal mese di luglio. Trovandosi in inferiorità numerica allo scoppio della guerra, la Royal Navy, onde evitare qualsiasi rischio di uno scontro diretto, aveva dovuto fare ricorso a rapide incursioni lanciate dalle sue portaerei contro navi alla fonda o all'ormeggio.

- il 5 luglio gli aerosiluranti della Pa *Eagle* avevano affondato a Tobruk il Ct *Zeffiro* e un mercantile;
- 5 giorni dopo, il 10 luglio, aerei ancora della *Eagle* avevano attaccato il Ct *Pancaldo* nella rada di Augusta colandolo a picco;
- il 20 luglio, nel Golfo di Bomba, erano stati affondati i CC.tt. *Nembo* e *Ostro* insieme ad un mercantile;
- il 17 settembre un attacco aerosilurante partito dall'*Illustrious* aveva affondato a Bengasi il Ct *Borea*, mentre l'*Aquilone* subiva la medesima sorte saltando in aria su una mina lanciata da uno *Swordfish*.

¹⁵ L'osservazione aerea lontana sarebbe stata senz'altro più efficiente, se a bordo dei velivoli della Regia Aeronautica fossero stati imbarcati ufficiali di vascello di provata esperienza navale e non piloti necessariamente con poca dimestichezza nell'identificazione delle unità nemiche, nonché nella stima della rotta e della velocità sul mare dei convogli avvistati.

¹⁶ Anacronistici biplani concepiti nel 1933 ed entrati in servizio nel 1936, con una velocità massima di 220 kmh, e poco più di 500 miglia di autonomia, senz'altro surclassati dai nostri Savoia Marchetti armati di siluro, che però erano soltanto terrestri. A causa dei tiranti delle ali, i loro equipaggi li chiamavano ironicamente *stringbag*, più o meno "borsa a rete della spesa". Tuttavia, erano in grado di portare il loro bravo siluro da 680 chilogrammi e, se non avvistati e abbattuti dalla caccia che ne avrebbe fatto una poco sportiva strage, erano altrettanto letali dei più moderni e veloci Nakajima B5N (*Kate*) e Grumman TBF-1 (*Avenger*) nipponici e statunitensi.

¹⁷ In precedenza Sir Dudley Pound era dell'opinione che il bombardamento di Taranto fosse l'ultima delle azioni da far compiere alle Pa del Mediterraneo prima di essere inevitabilmente colate a picco dagli italiani.

Naturalmente, altra cosa era l'attacco di sorpresa contro unità leggere in porti poco protetti – per dirla con espressione popolare, delle punture di spillo – ed altra cosa era un'operazione complessa e notturna contro una potente piazzaforte marittima dotata di tutti gli apprestamenti difensivi in efficienza. Cunningham e Lyster lo sapevano bene, ed anche Sir Dudley Pound. Quel che importa però è che il Lord del Mare diede il suo assenso e Lyster poté così cominciare le simulazioni dell'attacco con i piloti imbarcati dell'*Illustrious*, mentre Cunningham ed i suoi ufficiali di Stato Maggiore prendevano ad elaborare il complicato piano di operazioni MB.8, di cui *Judgement* sarebbe stato la ciliegia sulla torta.

Ma forse *Judgement* non avrebbe mai visto la luce se un colpo fortuna non ne avesse aiutato la nascita. In questo caso la sorte volle che Malta fosse stata dotata di recente dello *Squadron* 413 di ricognitori a lungo raggio Maryland Glenn Martin, che poterono fotografare a più riprese la rada di Taranto ed individuare con precisione le posizioni delle navi italiane. La Fortuna, d'altra parte, *audentis iuvat*¹⁸, ma anche la sfortuna ha il suo peso. L'operazione *Judgement* sarebbe dovuta scattare il 21 ottobre, anniversario della battaglia di Trafalgar, ma un incendio scoppiato in una rimessa dell'*Illustrious* costrinse la Mediterranean Fleet a rimandare l'operazione a novembre. Nel frattempo le foto aeree mostrarono che le Nb italiane erano state protette con una cortina di reti parasiluri, e ciò indusse il Contrammiraglio Lyster a rivedere profondamente il metodo di attacco messo a punto in precedenza.

Questo fatto contingente ci riconduce ad occuparci con maggiore approfondimento della Regia Marina.



Un Fairey Swordfish “Stringbag” armato di siluro

Caratteristiche tecniche del Fairley Swordfish

Lunghezza	11,12 m.	Velocità max.	220 km/h
Apertura alare	13,12 m.	Autonomia	1658 km
Superficie alare	56,39 m ²	Tangenza	3.260 m.
Peso a vuoto	2.112 kg	Mitragliatrici	2x7,7 mm.
Peso max. al decollo	3.406 kg.	Carico bellico	680 kg
Potenza	750 hp	Equipaggio	2-3
Entrata in servizio	1936	Tipo	biplano

La difesa

Dopo tanto discorrere sulla parte britannica è venuto il momento di esaminare la situazione della ‘fortezza’ che esse volevano prendere d’assalto, cioè la piazzaforte marittima di Taranto, e delle disposizioni adottate dalla Regia Marina per la sicurezza della Flotta.

Dobbiamo, a questo punto, tributare i giusti meriti alla Marina italiana, dopo aver riconosciuto i giusti meriti di quella britannica.

Nonostante le insinuazioni fatte passare sottobanco da certi sicofanti della storia militare, a Supermarina non vivacchiavano degli inetti scaldi poltrone o degli ingenui capaci sì e no di organizzare una battaglia navale con le caselle come a scuola. Sarebbe un delitto contro la verità soltanto l’ipotizzarlo. Non esisteva nemmeno una fantomatica *Spectre* di alti ufficiali (da Contrammiraglio in su) traditori della

¹⁸ Ho preferito citare, in luogo del noto proverbio latino, il verso virgiliano «*Fortuna audentis iuvat*», *Eneide*, X, .284. *Audentis* è forma arcaica per *audentes*.

patria e al soldo del nemico, dei quali pure qualcuno ha cianciato¹⁹. Esistevano invece, come in ogni comando supremo di qualsiasi potenza belligerante, delle lucide menti pensanti e degli ufficiali di primissimo livello, in nulla inferiori ai loro colleghi, alleati o nemici che fossero. Ciò non toglie che anche gli italiani, come i loro alleati tedeschi o i loro nemici, fossero degli uomini fallibili e soggetti ad errori di valutazione e di scelta. La conclusione è che la difesa di Taranto non era certo stata oggetto di una spensierata trascuratezza tutta “italiana”, come purtroppo taluni *savant* continuano a ritenere. La verità è che essa era stata accuratamente progettata da uomini competenti e secondo le regole di sicurezza allora universalmente adottate. Tuttavia, a cinque mesi dall’inizio della guerra, non tutti gli apprestamenti difensivi erano al massimo grado di efficienza, e i suoi lati deboli furono abilmente sfruttati, con l’aiuto della sorpresa, dal nemico.

Comincerò il discorso, come sono solito seguendo il metodo cartesiano, partendo dagli elementi più semplici e perciò più chiari alla ragione (purché libera da preconcetti), per arrivare poi quelli più complessi e meno evidenti.

Conoscendo soltanto un poco di storia navale (e gli ufficiali di vascello italiani la conoscevano) si arriva facilmente ad alcune conclusioni certe.

Una piazzaforte marittima può essere attaccata:

1. da terra, con un consistente esercito, profittando del fatto che le sue difese sono principalmente proiettate verso il mare²⁰;
2. dal mare, con una potente flotta che sorprenda quella nemica alla fonda, e dotata di un contingente da sbarco se si vuole anche occupare il porto per usarlo ai propri scopi; impresa rara tranne l’episodio di Aboukir, e comunque non più tentata in Mediterraneo dopo l’attacco a Tripoli del 1803 da parte di una squadra americana con i suoi marines;
3. contemporaneamente da terra e dal mare, operazione considerata la più redditizia, purché se ne possiedano i mezzi;
4. dal cielo. Di quest’ultima modalità, nel 1940, non si aveva alcuna esperienza, ma soltanto teorie ed intuizioni prospettate, tra l’altro, dal generale italiano Giulio Douhet²¹.

Sostituendo ora il termine piazzaforte marittima con il nome Taranto, ecco le induzioni che ne derivano:

1. Taranto non poteva essere attaccata da terra, per l’inesistenza di truppe inglesi nel territorio nazionale;
2. era molto difficile che potesse essere aggredita dal mare, sia per le precarie condizioni in cui versava la Mediterranean Fleet, sia perché la ricognizione aerea lontana, sia quella dei sommergibili in crociera e in agguato, avrebbe scoperto con molto anticipo la forza d’attacco facendo fallire il piano;
3. a maggior ragione era del tutto improbabile un attacco contemporaneo da terra e dal mare;
4. rimaneva perciò soltanto l’incognita dell’attacco aereo, che comunque non sarebbe potuto essere massiccio e devastante per almeno due motivi: perché Taranto non era nel raggio dei bombardieri inglesi con base a terra e per lo scarso numero delle portaerei nemiche in Mediterraneo, nonché la limitata quantità di velivoli che potevano portare.

È difficilmente pensabile che né Supermarina né il Comandante della Piazza pugliese, il Contrammiraglio Arturo Riccardi, avessero concepito questi ragionamenti così elementari. Viceversa sono ben comprensibili due cose: che Supermarina, essendo Taranto già ben difesa dal lato mare da artiglierie e forti costieri, abbia fortemente aumentato e valorizzato le difese antiaeree della rada, destinate ad essere ulteriormente esaltate dai campi dei caccia italiani sparsi nelle vicinanze; e che l’entrata in

¹⁹ Su presunti tradimenti degli ammiragli italiani si è molto discusso invano, soprattutto prima della rivelazione dell’esistenza di Bletchey Park e di ULTRA. Oggi le discussioni si sono chetate, ma è mia convinzione che, quelli che venivano tacciati di tradimento, fossero soltanto riprovevoli errori umani.

²⁰ Ad esempio, nel luglio del 1943 la piazzaforte marittima di Augusta fu conquistata da terra.

²¹ Il generale Giulio Douhet (1869-1930), con il suo trattato *Il dominio dell’aria* del 1921, fu il primo teorico dei bombardamenti strategici e dell’uso bellico totale dell’aviazione. Alle sue intuizioni si formarono sia Billy Mitchell che Hugh Trenchard, padre della Royal Air Force. Di Douhet fu, tra l’altro, l’idea di erigere al Vittoriano, il Sacello del Milite Ignoto.

guerra con la Grecia il 28 ottobre abbia indotto a rafforzare ulteriormente lo stato d'allarme della base e la vigilanza sulla sua sicurezza.

La difesa contraerea attiva della base era affidata alla DICAT (Difesa Contraerea Territoriale) della Milizia e consisteva in:

- 21 batterie con 101 cannoni a.a. da 102/45, 100/47 e 75/46²²;
- 68 complessi di mitragliere per un totale di 84 canne, in postazioni fisse o galleggianti;
- 101 mitragliere leggere in postazioni fisse o galleggianti con personale appartenente anche alla Marina.
- A questo notevole complesso di 286 bocche da fuoco tra artiglierie e mitragliere va aggiunto, naturalmente, il cospicuo numero di pezzi contraerei delle navi alla fonda, di cui faremo il conto in appendice.

Le ostruzioni aeree di Taranto erano costituite da 87 palloni sferici. Il maltempo che era durato fino al 10 novembre, la giornata precedente all'attacco, ne aveva strappati però 60, che naturalmente non era stato possibile sostituire. Dei 27 rimanenti 16 erano ormeggiati a ponente lungo la diga della Tarantola e 11 lungo la costa a levante delle navi all'ormeggio.

La rete di scoperta passiva contava su 15 stazioni aerofoniche collegate a 22 moderni proiettori di grande potenza sistemati, ancora una volta, in postazioni fisse o galleggianti. A questi si dovevano aggiungere poi i proiettori imbarcati sulle unità della Flotta.

La sorveglianza lontana era poi garantita dalla ricognizione aerea fornita dalla Regia Aeronautica. In particolare, un volo di osservazione si svolgeva ogni mattina su Alessandria.

Tra le protezioni ravvicinate passive dobbiamo aggiungere le ostruzioni retali parasiluri che raggiungevano i 10 metri di profondità su un fondale di 11. Il metro lasciato scoperto dalle reti non sembrava costituire un pericolo, dal momento che si riteneva che gli inglesi fossero all'oscuro di questo dato tecnico (al contrario ben noto all'Intelligence) e che i loro siluri non brillassero per la loro efficienza²³ sicché sembrava assai improbabile che potessero essere tarati con una tale precisione da non ingolfarsi nelle reti o insabbiarsi nel fondale. Fu invece un grave errore umano di valutazione, che pagammo assai caro. Al contrario di quanto si riteneva, i siluri lanciati a Taranto non solo riuscirono quasi tutti a passare tra il fondo e le nostre reti, ma erano dotati anche di nuovissime spolette magnetiche che li facevano esplodere sotto le carene delle navi nel caso non ci fosse stato l'impatto diretto²⁴. Naturalmente, come accadde tante, troppe volte, mentre il nemico era al corrente dei nostri segreti militari, sapeva custodire gelosamente i propri.

La prematura entrata in guerra il 10 giugno, senza preventiva consultazione del Capo di S.M. della Marina Amm. Domenico Cavagnari, che comunque si sarebbe opposto, aveva colto la Flotta italiana perfettamente preparata al suo compito ed adeguatamente fornita di scorte, ma con alcune importanti lacune di carattere logistico, che si sarebbero potute colmare se ci fosse stato un preavviso di almeno qualche mese.

Tra queste lacune vi erano proprio le reti parasiluri. Da giugno a novembre, su 12.800 metri di reti previste per la protezione delle navi ormeggiate nel Mar Grande, ne erano state posate soltanto 4.200 metri, mentre ne erano arrivati da poco altri 2.900 ancora da sistemare. Mancavano dunque ancora 8.600 metri perché le unità maggiori fossero del tutto protette. Il resto, sia per completare le difese di Taranto, sia per fornire di reti parasiluri le altre basi, erano ancora in fabbricazione al lento ritmo (raggiunto solo a settembre) di 3.200 metri al mese.

La disposizione delle navi

Per l'efficace difesa di una base navale di primaria importanza come Taranto la corretta disposizione delle navi all'ormeggio alle boe e in banchina assume il carattere di una vera e propria scienza, o se si preferisce, di arte marinaresca. Nel nostro caso le unità di stanza erano divise, nel novembre del 1940, fra

²² Per la maggior parte affidate a personale della M.A.C.A., Milizia Artiglieria ContrAerei, Taranto era la sede del comando della V Legione, sulle 22 (85.000 uomini) che la DICAT contava..

²³ I siluri da 450 mm. Mark XI lanciabili da piattaforme aeree erano stati progettati nel 1934 ed entrati in servizio nel 1936, e pesavano 680 chilogrammi.

²⁴ I piloti inglesi si erano inoltre ben addestrati a lanciare i loro siluri quasi a fior d'acqua, per evitare il fenomeno del "sacco", cioè lo sprofondamento dell'arma prima che i congegni di governo possano farla risalire alla quota stabilita per l'ingaggio..

il Mar Grande e il Mar Piccolo. Nel primo si trovavano raccolti i tre incrociatori pesanti da 13.000 t. *Gorizia*, *Zara* e *Fiume*, le quattro Nb rimodernate classe *Duilio*, (*Duilio*, *Cesare*, *Cavour* e *Doria*) da 25.000 t. e le nuovissime corazzate della classe *Littorio* (*Littorio* e *Vittorio Veneto*) da 45.000 t. Nel Mar Piccolo erano ormeggiati gli Incr pesanti *Trieste* e *Bolzano* mentre, attraccati alla banchina, stazionavano gli Incr *Abruzzi*, *Garibaldi*, *Pola* e *Trento*, oltre a numerosi cacciatorpediniere. Nel complesso dunque: 6 Nb, 5 Incr pesanti e 2 leggeri (10.000 t.) oltre al naviglio minore.

Per essere ancor più precisi, delle due Squadre che costituivano la Regia Marina, la II a La Spezia e la I a Taranto, la notte dell'11 novembre era concentrata nella rada della città praticamente tutta la I ed alcune unità della II.

Divisioni navali della I Squadra presenti a Taranto l'11 novembre 1940

5ª Divisione Cor	<i>Cesare</i> , <i>Cavour</i> , <i>Duilio</i> , <i>Doria</i> ²⁵ , VII e VIII Squadriglia Ct
9ª Divisione Cor	<i>Littorio</i> , <i>Vittorio Veneto</i> , XIV e XV Squadriglia Ct
1ª Divisione Incr	<i>Zara</i> , <i>Gorizia</i> , <i>Fiume</i> , <i>Pola</i> IX Squadriglia Ct
8ª Divisione Inc	<i>Duca degli Abruzzi</i> , <i>Garibaldi</i> , XVI Squadriglia Ct

Divisione distaccata dalla II Squadra della Spezia

3ª Divisione Incr	<i>Trento</i> , <i>Bolzano</i> , <i>Trieste</i> , XI Squadriglia Ct
-------------------	---

Il Mar Grande era stato diviso dalle ostruzioni retali in due zone: quella di ponente riservata agli incrociatori, cacciatorpediniere e naviglio ausiliario; quella di levante destinata alle corazzate. L'11 novembre le navi erano ormeggiate alla ruota, cioè libere di girare col vento intorno alle loro boe, e pertanto le reti erano state posizionate tra i 1.800 e i 2.000 metri dalle unità, più lontane quindi della presumibile distanza minima di lancio da parte degli aerosiluranti. Ciò costituiva naturalmente un rischio, che era stato attentamente considerato soprattutto dopo gli attacchi partiti da una portaerei su Tobruk e Augusta (5 e 10 luglio). Pertanto, il 24 agosto, Maristat²⁶ aveva previsto con un dispaccio che i Comandi Navali e Dipartimentali prendessero accordi sui provvedimenti da adottare per il miglioramento della protezione delle unità in porto contro l'offesa degli aerosiluranti. L'allora Comandante in Capo del Dipartimento di Taranto, l'Amm. Di Squadra Antonio Pasetti, aveva avanzato la proposta che l'unico rimedio efficace contro tale insidia sarebbe stato quello di stendere delle ostruzioni retali rettangolari con un lato apribile in corrispondenza dell'uscita dall'ormeggio. Questi recinti avrebbero dovuto contenere *una sola nave*, ormeggiata di prua e di poppa a solide boe e dunque non più soggetta a ruotare liberamente con la forza del vento. In tal modo le ostruzioni, sarebbero state molto più ravvicinate all'unità da proteggere, escludendo così la possibilità che gli aerei lanciassero il loro siluro all'interno delle cortine delle reti.

Il Comandante della I Squadra con sede a Taranto, Amm, Inigo Campioni, non aveva ritenuto accettabile tale soluzione soprattutto per problemi inerenti alle manovre d'attracco delle grandi navi; ciò nonostante, aveva acconsentito ad ormeggiare le unità in rada di prua e di poppa, per poter ravvicinare così le reti alle unità.

La decisione, senz'altro vantaggiosa e forse risolutiva del problema della sicurezza, venne presa però troppo tardi. Per mettere in pratica questo progetto, che avrebbe salvato le nostre unità della I Squadra dai

²⁵ Il *Doria*, non ancora operativo dal momento che aveva terminato i lavori di ammodernamento soltanto il 20 ottobre, era rientrato a Taranto alle ore 20.00 dell'11 novembre.

²⁶ Stato Maggiore Marina.

siluri degli Swordfish, sarebbero occorsi molti mesi di lavoro, necessario a ridisporre tutte le ostruzioni di Taranto, e molti chilometri di reti in più. Tanto tempo a disposizione non c'era, poiché l'amaro e fatale 11 novembre già incombeva. Così, l'unica cosa che si poté fare, dopo il bombardamento, fu ridisporre tutti i recinti retali delle basi navali italiane. E infatti una seconda "notte di Taranto" non si verificò più.

Due ultime osservazioni sono da aggiungere per completare il quadro della operatività della I Squadra al momento dell'attacco. Tutte le unità, anche la III Divisione della II Squadra, erano pronte a muovere in tre ore. Le artiglierie di bordo antinave erano permanentemente armate; i cannoni c.a. e le mitragliere c.a. sempre pronti al fuoco.

Le disposizioni in caso di attacco aereo erano le seguenti:

- nessun tiro di sbarramento in concorso con quello delle difese della Piazza, per non rivelare all'attaccante la posizione delle unità con le vampe degli spari;
- tiro puntato delle mitragliere e dei cannoni c.a. di bordo solo contro aerei visibili ad occhio nudo;
- nelle notti lunari, eventuale impiego di due proiettori per nave a scopo anti aerosiuranti, con lo scopo precipuo di accecare i piloti.²⁷

Manovre in Mediterraneo

La filosofia delle operazioni della Royal Navy nel Mediterraneo obbediva a delle direttive fondamentali che possiamo così riassumere:

- Il principio dell'economia delle forze imponeva la convenienza di raggiungere più obiettivi diversi con un'unica azione. In questo i britannici furono certo maestri²⁸;
- Il principio di disperdere le forze italiane e disorientarne la ricognizione, coniugato con la necessità di rifornire Malta, richiedeva che entrambe le Squadre di Gibilterra e Alessandria muovessero contemporaneamente dalle loro basi di levante e di ponente verso il Canale di Sicilia, coordinando con precisione, a mutuo vantaggio e copertura, le loro reciproche operazioni;
- Il principio di mettere il meno possibile a repentaglio la sopravvivenza delle unità inglesi in Mediterraneo vietava tassativamente di accettare battaglia con quelle italiane anche a sola parità di navi o di calibro dei cannoni, ma di cercarla soltanto nel caso di netta superiorità numerica.

Questa prudenza, assai insolita nella Royal Navy, che per secoli aveva preteso dai suoi comandanti in mare un atteggiamento estremamente aggressivo qualunque fossero le condizioni in cui affrontavano il nemico²⁹, mostra quanto l'Ammiragliato britannico temesse sia le unità, sia la qualità degli equipaggi della Regia Marina. Purtroppo, a tale pavido atteggiamento offensivo britannico (che non escludeva però colpi improvvisi e durissimi come quello di Taranto), corrispondeva da noi l'altrettanto timida filosofia della cosiddetta *Fleet in being*, già adottata nella Prima Guerra Mondiale nei confronti dell'Impero Austroungarico, secondo la quale, almeno nei primi mesi del conflitto, si preferiva mantenere la I Squadra al sicuro nella propria base di Taranto, piuttosto che rischiarla in ardite operazioni alla ricerca ed alla distruzione del nemico. Si pensava così che la sola minaccia costituita da una potente forza navale sempre pronta ad uscire rendesse più restio il nemico e ne limitasse la capacità di azione e di movimento. Peccato che la tattica della *Fleet in being*³⁰ fosse stata inventata proprio dagli inglesi nel XVII secolo, e che pertanto

²⁷ L'uso dei proiettori infatti non avrebbe rivelato la posizione delle unità, in quanto esse erano già visibili al chiarore della luna.

²⁸ Se, a titolo d'esempio, Malta necessitava essere rifornita di combustibile, era opportuno far scortare le petroliere da almeno una portaerei che contemporaneamente, dopo aver fornito protezione al convoglio, lanciasse i propri velivoli destinati ad atterrare sull'isola per migliorarne le difese aeree.

²⁹ L'Amm. John Byng, ad esempio, nel 1757 fu sottoposto alla corte marziale e fucilato per negligenza e codardia dopo la battaglia di Minorca. La sua colpa fu quella di aver diretto la propria squadra malconcia verso Gibilterra per le opportune riparazioni, ritirandosi di fronte ai francesi molto superiori di numero.

Uno degli *Articoli di guerra* in vigore ancora nel XIX secolo e letto dai comandanti a bordo tutte le domeniche, recitava ad esempio: «Ogni ufficiale, ammiraglio, capitano e comandante della flotta che non incoraggerà gli ufficiali di grado inferiore e l'equipaggio a battersi con coraggio sarà condannato a morte» Ed un altro aggiungeva: «Se un componente della flotta, in modo proditorio o vile, si rifiuterà di battersi o chiederà quartiere, dopo essere stato giudicato dalla corte marziale, sarà condannato a morte.»

³⁰ Termine coniato nel 1690 da Lord Torrington, il quale, di fronte alla preponderanza della flotta francese nel Canale della Manica, preferì tenere la propria al sicuro nelle sue basi, usandola soltanto come potenziale minaccia per il nemico e riservandosi di farla uscire solo in condizioni estremamente favorevoli.

su di loro non facesse precisamente l'effetto desiderato dagli italiani³¹. Peraltro, se il padrone armato di fucile se ne sta chiuso in casa, le volpi gli razziano tranquillamente il pollaio sotto il naso.

Tornando adesso al fatidico mese di novembre, dobbiamo esaminare con estrema pazienza la complessità delle manovre assunte dalla flotta inglese.

Il pomeriggio del 6 mossero da Alessandria le Nb *Warspite*, *Valiant*, *Malaya* e *Ramillies*, la Pa *Illustrious* e diversi caccia con lo scopo di proteggere i convogli diretti a Creta ed a Malta, già scortati da unità minori. Avvistata dalla ricognizione aerea italiana, la Mediterranean Fleet fu più volte attaccata dai bombardieri nazionali senza successo³².

Il giorno 7, da Gibilterra erano uscite la Nb *Barham*, la Pa *Ark Royal*, 5 Inc e 11 Ct della Forza H con rotta a levante. Il gran carosello nel Mediterraneo centro-orientale, destinato a procurare le "vertigini" al nostro sistema di scoperta, era iniziato.

Il giorno 10, all'incirca alle ore 7, le corazzate e la portaerei della Mediterranean Fleet furono raggiunte da una squadra di incrociatori. Questi, fino a quel momento, avevano incrociato verso nord nella direzione della probabile rotta della Squadra italiana nel caso fosse uscita da Taranto. Le Nb e l'*Illustrious*, invece, dopo aver scortato un convoglio di quattro trasporti, stazionavano a sud-est di Malta, dove la *Ramillies* ed i Ct erano entrati per rifornirsi di nafta³³.

Verso le 10 dello stesso giorno, si unirono alla M. F. le unità partite da Gibilterra nel quadro dell'Operazione congiunta MB.8, all'interno della quale era compreso *Judgement*. La flotta, così rinforzata, si diresse poi a nord-est verso le Isole Jonie, in posizione atta a coprire i quattro mercantili di ritorno ad Alessandria dopo aver sbarcato i loro rifornimenti a La Valletta.

L'11 novembre i caccia Fairey Fulmar della *Illustrious* riuscirono brillantemente nella missione di tener lontani i nostri ricognitori in modo che Supermarina non scoprisse la rotta assunta dalla Pa e dalle sue unità di scorta³⁴, dirette a circa 40 miglia a ponente di Cefalonia, in una zona a circa 170 miglia da Taranto³⁵, posizione che raggiunsero quella sera stessa. Contemporaneamente, per rendere ancor più elusivo e segreto il reale scopo di tutta l'operazione, si staccarono dal grosso della M. F. in direzione del Canale di Otranto, diretti verso le rotte di traffico con l'Albania, gli Inc *Orion*, *Sydney* e *Ajax* accompagnati dai Ct *Nubian* e *Mohawk*. La duplice manovra precauzionale di "depistaggio" ebbe felice esito e così le nostre difese rimasero totalmente all'oscuro delle manovre effettuate dalla squadra dell'*Illustrious*. Cosa tanto più deplorabile in quanto, essendo l'Italia in guerra con la Grecia, quel tratto vitale di Mar Jonio che ci separava dal Paese nemico sarebbe dovuto essere intensamente e costantemente sorvegliato giorno e notte dai nostri velivoli di scoperta lontana e, se possibile, dai nostri sommergibili. Ma questo compito di ricognizione aerea, purtroppo, non spettava alla Marina, ma agli strateghi dello Stato Maggiore ed alla Regia Aeronautica.

Nel frattempo i Maryland della R.A.F. basati a Malta ed un ricognitore dell'*Illustrious* avevano tenuto per tutto il giorno sotto controllo l'ancoraggio di Taranto, e ripetutamente fotografato la posizione delle navi italiane. Tutto ciò era assolutamente necessario per calibrare, e se necessario modificare, fino all'ultimo minuto, il piano d'attacco.

Stato di allarme

Abbiamo visto come la "punta dell'iceberg", ovvero l'occulto posizionamento della Pa *Illustrious* ad oriente di Cefalonia, vero *velenum in cauda* di tutta l'Operazione MB.8, sfortunatamente non fu avvistato

³¹ Nonostante gli errori strategici di fondo di Supermarina, gli inglesi non conquistarono il dominio del Mediterraneo neppure dopo l'arrivo in Mediterraneo, nel 1942, della U.S.Navy. L'Armata italo tedesca in Tunisia, infatti, poté essere rifornita fino al maggio 1943, e gli Alleati non furono affatto in grado di interrompere il nostro traffico.

³² Circa la scarsa percentuale di successi dei nostri bombardieri, la causa va ricercata nel fatto che usavano in mare un "approccio" terrestre, sganciando i loro ordigni da quote troppo alte. Se alla loro guida ci fossero stati degli equipaggi della Marina (anziché dell'Aeronautica), appositamente addestrati a bombardamenti in mare, anziché a quelli tattici su obiettivi terrestri, e se ci fossero state a disposizione macchine adatte a tale scopo, le tattiche usate ed i risultati ottenuti sarebbero stati senz'altro migliori.

³³ La *Ramillies* era una vecchia nave da battaglia varata nel 1916, dotata di scarsa velocità (21 n.) ed autonomia. Fu assegnata dall'Atlantico al Mediterraneo all'entrata in guerra dell'Italia, e trasferita di nuovo in Atlantico dopo la notte di Taranto.

³⁴ La scorta, particolarmente folta, era fornita dalla III Divisione Incrociatori (*Gloucester*, *Berwick*, *Glasgow*, *York*) e da 4 Cacciatorpediniere (*Hasty*, *Hawock*, *Ilex* della II Flottiglia e *Hyperion* della XIV).

³⁵ Questo punto, relativamente vicino alla nostra base, e quindi pericoloso per la forza attaccante, era stato obbligatoriamente scelto per il modesto raggio d'azione degli Swordfish.

dalla ricognizione italiana. Tutto il resto del corpaccione dell'iceberg, cioè l'elusiva "girandola" di manovre messa in atto dalla Royal Navy, fu al contrario attentamente monitorata e registrata.

Supermarina infatti era al corrente, a partire dal 6 e 7 novembre, delle mosse del nemico e della quantità e qualità di forze che navigavano in Mediterraneo. Una quantità decisamente cospicua, che comprendeva praticamente tutta la Forza H e la Mediterranean Fleet riunite: nel complesso 5 corazzate e due portaerei, scortate da incrociatori e cacciatorpediniere in proporzione. Se si fa un semplice computo, una forza equivalente all'intera I Squadra all'ormeggio a Taranto, con le portaerei per soprammercato.

Il giorno 8 era stato anche avvistato il convoglio di 5 piroscafi diretto a Malta e scortato dalla *Illustrious* e dalla *Ramillies*, lontano ancora circa 180 miglia dall'isola. L'osservazione inoltre comunicava che la Forza H si era divisa a nord-ovest di Algeri in due formazioni, la prima composta da 2 Inc e 5 Ct, e la seconda da 1 Nb, 1 Pa, 2 Inc e 8 Ct. Tutto ciò, se si eccettua forse l'enigmatica frammentazione della Squadra di Gibilterra in due tronconi, per Supermarina aveva un senso: la flotta inglese mirava a conquistare temporaneamente il dominio del Canale di Sicilia per rifornire indisturbata Malta, che dopo cinque mesi di guerra era agli sgoccioli. L'unico motivo di sospetto poteva essere suggerito dall'esuberante quantità di navi partite dalle loro basi, che poteva far pensare ad un'operazione collaterale al di là del Canale d'Otranto contro il traffico da e verso l'Albania, oppure perfino ad un attacco a Taranto.

Le contromisure prese da Supermarina furono prudenti, e comunque, di fronte ad una tale consistenza delle forze nemiche in navigazione, non si pensò mai a far uscire la I Squadra in mare. Ci si accontentò di mantenerla pronta a muovere con tre ore di preavviso e di mettere la base in stato di allarme, mentre l'attenzione del Comando Supremo si concentrava sui movimenti degli inglesi. Da Taranto fu fatta uscire la XIV Sq. Ct per una crociera notturna nel Canale di Sicilia, mentre una sq. di torpediniere incrociava nel Basso Jonio e tre agguati di sommergibili furono organizzati a sud-est di Malta. Le motosiluranti ed i Mas non poterono lasciare i loro porti a causa del cattivo tempo.

Il giorno 9 la ricognizione segnalava che il convoglio di piroscafi era giunto a Malta e che la M. F. stazionava, frazionata in più gruppi, a sud-est dell'isola³⁶. Intanto 20 bombardieri italiani attaccavano la Forza H, di nuovo riunita al largo di Capo Bougaroni sulla costa algerina, senza ottenere risultati apprezzabili a causa della reazione dei caccia della *Ark Royal*. In precedenza, velivoli partiti da questa unità, avevano tentato un attacco contro l'aeroporto di Cagliari, fortemente contrastati dalla difesa c.a.

Supermarina organizzò, per la notte tra il 9 e il 10, nuove crociere nel Canale di Sicilia e cinque agguati di Smg a sud della Sardegna, nel caso le sue coste meridionali fossero l'obiettivo di un bombardamento navale britannico.

Il giorno 10 la ricognizione segnalò la presenza a Suda di 3 piroscafi e 2 petroliere (il convoglio che era partito insieme alla M. F. per rifornire Creta e che era sfuggito al nostro avvistamento), e forte movimento di gruppi navali a sud e sud-ovest di Malta. I motivi di questo illogico andirivieni non erano ben chiari né ai piloti, né agli analisti del Comando Supremo.

L'11 era stata avvistata una grossa unità a Marsa Scirocco che stava rifornendosi (forse la *Ramillies*) e 5 gruppi di navi da guerra con varie rotte e velocità a sud-est di Capo Passero, estremità sudorientale della Sicilia. Era evidente che fossero manovre elusive messe in atto per nascondere qualcosa ma, al di là della *Ark Royal* e della sua scorta ritornate Gibilterra, il grosso della Mediterranean Fleet sembrava svanito nel nulla nonostante le più diligenti ricerche.

Perché la potente Squadra di Alessandria si tratteneva da due giorni nelle acque di Malta senza decidersi a tornare alla base? Per rifornirsi? Per proteggere i convogli in arrivo o in partenza? Per coordinare le sue azioni con la R.A.F.? E soprattutto perché si era frazionata in gruppi così numerosi, e dove era finita l'*Illustrious*? Questi dovevano essere gli interrogativi più pressanti che gli strateghi di Supermarina certo si posero nell'interpretare gli assurdi comportamenti del nemico alla vigilia dell'11 novembre. Non era possibile farsi un quadro attendibile o anche un'idea soltanto approssimativa della situazione: certo, le complicate manovre da coreografico "minuetto" della M. F. e la scomparsa di alcune sue navi maggiori dovevano corrispondere a delle preordinate modalità esecutive che andavano decifrate o, in mancanza di una chiave per decifrarle, indovinate. Che qualcosa "bollisse in pentola" nel campo inglese era chiaro; che cosa fosse, carne, pesce, verdure o patate, non lo era affatto.

La trappola accuratamente predisposta dall'Ammiraglio Cunningham funzionò egregiamente. Forse gli interpreti del Comando Supremo delle operazioni in quei giorni mancarono di intuito, di perspicacia, di fantasia. Non si trattava però del lancio di una sola moneta, in cui puntare tutto sulla testa o sulla croce. Si trattava invece del lancio di un dado, in cui le probabilità che esca una faccia piuttosto che un'altra sono

³⁶ Probabilmente in attesa, così dovette interpretare Supermarina, che i piroscafi sbarcassero il loro carico, per scortarli ad Alessandria; oppure allo scopo di rifornirsi di nafta.

molto più aleatorie. Dal punto in cui stazionava, in una notte di navigazione (e le notti a novembre sono molto lunghe) la Squadra di Alessandria poteva tentare un'incursione verso Cagliari, verso Augusta, su Taranto o oltre il Canale d'Otranto, oppure su più di uno di questi obiettivi, tutti più o meno plausibili³⁷. Ma poteva tutto sommato anche ritornare improvvisamente alla sua base, paga di aver tenuto in scacco per due giorni la nostra gigantesca macchina della ricognizione.

Tutto era possibile e tutto si poteva tentare, tranne, e questo è certo, che far uscire le nostre Forze Navali di Taranto incontro ad un nemico così elusivo e beffardo.

Taranto, comunque, era in continuo stato di allarme aereo, e per la protezione delle sue unità navali non si poteva far nulla di più di quanto era già stato predisposto. Se anche fosse stata scoperta la dislocazione della *Illustrious* a levante di Cefalonia, o la si distruggeva nella giornata del 10, oppure la nostra caccia sarebbe stata impotente contro un attacco notturno e contro le particolari modalità con cui l'attacco fu lanciato.

Il destino della base pugliese e della I Squadra, insomma, era già segnato da quando il piano *Judgement* aveva visto la luce. Perché la sua forza e la sua letalità non consisteva nell'attacco col siluro sferrato da una portaerei contro una flotta alla fonda, ma nella supremazia, ed osò aggiungere straordinaria, intuizione di lanciare un rischioso attacco notturno, condotto da aerei singoli o in sezioni di al massimo due velivoli e non in stormo³⁸

Accadde una notte, a Taranto

Pochi minuti prima delle 22.30 il Comandante Boyd dell'*Illustrious* ordinò di mettere la prua al vento. I motori degli aerosiluranti erano già caldi ed i loro equipaggi perfettamente addestrati e pronti al compito che dovevano portare a termine, sicuri delle loro capacità ed animati da alto spirito aggressivo³⁹.

Sino a quell'ora un Maryland della R.A.F. aveva incrociato sul Golfo di Taranto per accertarsi che la flotta italiana non stesse lasciando la base approfittando dell'oscurità, cosa pur sempre possibile anche se altamente improbabile. Erano previste due ondate d'attacco, con analoghe modalità di avvicinamento ed ingaggio degli obiettivi: la prima, di dodici velivoli doveva partire alle 20.40 per essere su Taranto alle 22.45; la seconda, di nove, sarebbe decollata esattamente un'ora dopo⁴⁰.

Gli attaccanti sarebbero giunti su Taranto da SO (l'*Illustrious* si trovava a SE della base, quindi i suoi velivoli dovevano dirigere a ponente della base per poi tornare indietro)⁴¹, preceduti da due bengalieri che avrebbero lanciato artifici illuminanti sul lato orientale del Mar Grande. Allo stesso tempo avrebbero sganciato alcune bombe, sia per illuminare ancor di più gli obiettivi con gli eventuali incendi⁴², sia per distrarre la contraerea dalla vera insidia degli aerosiluranti. Contemporaneamente, quattro Swordfish avrebbero dovuto bombardare in picchiata le unità del Mar Piccolo, attraendo su di sé l'attenzione delle difese italiane⁴³. Subito dopo, i sei aerosiluranti avrebbero lanciato i loro ordigni contro le navi maggiori alla fonda nel Mar Grande.

Il piano, come si vede, era articolato in tre distinte fasi, e perciò stesso molto complicato per i piloti, ma gli equipaggi conoscevano alla perfezione i ruoli di ciascuno ed avevano provato e simulato infinite volte la coordinazione delle difficili manovre in volo ed il rispetto degli stretti tempi che separavano un attacco dall'altro. Gli *Squadron* (gli americani li avrebbero chiamati *Wing*) destinati a parteciparvi erano il No. 813,

³⁷ In effetti gli obiettivi furono due: Taranto e le rotte di Maritrafalga (Traffico Marittimo con l'Albania).

³⁸ Se gli Swordfish fossero partiti di giorno, ammesso che l'H.M.S. *Illustrious* non fosse già stata scoperta e colpita dai nostri bombardieri, o almeno costretta alla fuga, la caccia italiana avrebbe fatto in tempo a levarsi in volo per contrastare i velivoli inglesi impedendo loro di attaccare a proprio agio le nostre navi, e le unità d'assalto aereo con sede negli aeroporti pugliesi si sarebbero poi gettate sulla portaerei nemica, a costo di qualsiasi perdita causata dai suoi Fulmar. Il risultato di *Judgement* sarebbe stato allora ben diverso per entrambe le parti.

³⁹ L'addestramento dei piloti fu minuziosamente proseguito anche dopo l'uscita in mare da Alessandria, e specialmente nei due giorni in cui l'*Illustrious* aveva incrociato nelle acque maltesi.

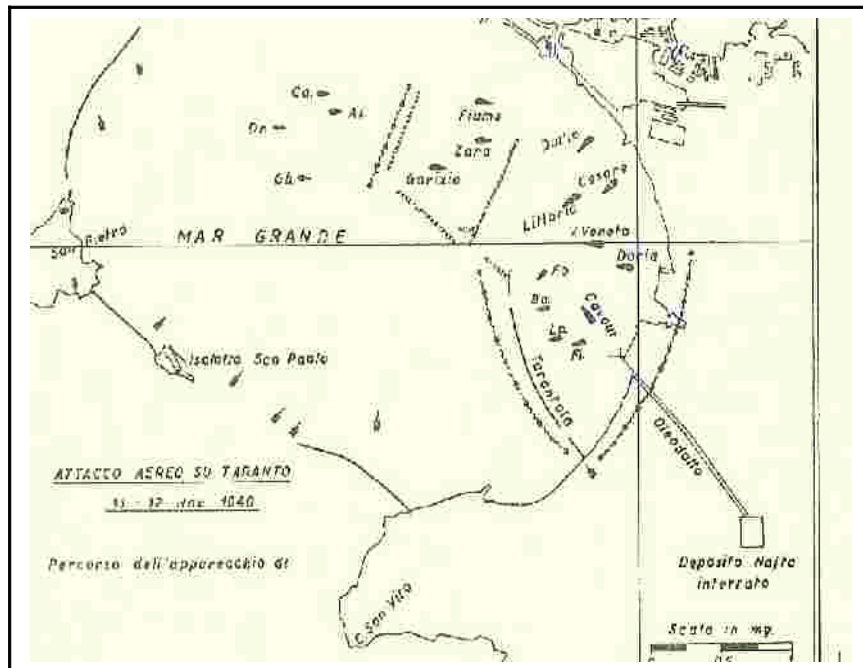
⁴⁰ Tre Swordfish erano andati perduti nelle ore precedenti all'attacco per ammaraggi forzati a causa di un problema di contaminazione del carburante con acqua di mare. Per tale motivo l'incursione aerea fu effettivamente condotta da 21 aerei e non da 24, come era previsto.

⁴¹ La direzione d'attacco (sud-ovest), opposta a quella da dove era partito (sud-est di Taranto), aveva ovviamente lo scopo di sviare le ricerche italiane della portaerei verso il Mediterraneo Centrale e non verso lo Jonio Meridionale.

⁴² Si sarebbe preso di mira infatti il grande deposito di nafta collegato da un oleodotto alla banchina..

⁴³ I biplani Swordfish non erano certo dei buoni bombardieri in picchiata, senz'altro inferiori agli Stuka tedeschi, agli Aichi D3A *Val* nipponici o ai Douglas SC3 *Dauntless* statunitensi, appositamente progettati. Ci si affidava soprattutto all'invisibilità notturna degli attaccanti ed all'assenza dei caccia.

815, 819 e 824, ciascuno costituito da sei Swordfish con due uomini ciascuno di equipaggio: il pilota e l'osservatore-mitragliere⁴⁴.



Posizioni delle navi italiane nel Mar Grande nella notte dell'11-12 novembre 1940⁴⁵

Gli aerei della prima ondata, al comando del Lt. Williamson dello *Sqn.* No. 815, furono lanciati in perfetto orario fra le 20.35 e le 20.40. Mezz'ora dopo il decollo, quattro di loro persero il contatto con il capo formazione e tornarono indietro. Gli altri 8 (5 siluranti, 2 bengalieri ed 1 bombardiere) procedettero in gruppo nella rotta prestabilita.

La sera dell'11 novembre a Taranto si erano avvicinati tre allarmi, l'ultimo dei quali era suonato alle 22.30, dopo l'allerta (pre allarme), dato alle 22.25. Il volo degli Swordfish infatti, nelle ore precedenti, non era passato inosservato agli aerofoni di Santa Maria di Leuca ed a quelli via via più vicini alla base navale. Alle 22.25, il primo gruppo d'attacco dei 2 bengalieri e del bombardiere fu rilevato approssimativamente a 45 miglia per SW da Taranto, con rotta per NE.

Gli attaccanti erano in anticipo di tre quarti d'ora rispetto alla tabella prevista. Infatti, alle 22.58 (anziché alle 23.45) i primi due bengalieri⁴⁶ lanciarono 18 artifici illuminanti che si accesero ad una quota di 500 metri e, dopo aver picchiato, sganciarono bombe sul deposito di nafta con esito negativo.

Toccò a loro "aprire la caccia", poiché di una caccia spietata in effetti si trattò, contro delle prede enormi e per giunta immobili come sagome di un tiro a segno. Gli aerei, che giungevano isolatamente o in sezioni di due, avevano tutto l'agio di osservare l'obiettivo dall'alto e di scegliere la rotta migliore per ingaggiarlo sulla fiancata di dritta o di sinistra con il siluro. L'unico dubbio, o l'unica abilità che era richiest al pilota, era se sganciare il proprio ordigno al di fuori delle difese retali perché vi passasse sotto, o all'interno di esse, correndo però il rischio di avvicinarsi troppo alla nave e di essere più facilmente inquadrato dalla contraerea. Peraltro, tutti gli attacchi avvennero planando a motore spento, affinché il rombo non attirasse verso di sé il fuoco delle mitragliere di bordo. Essere scorti in quelle condizioni di oscurità e di silenzio totale sarebbe stato un vero e proprio colpo di sfortuna.

Alle 23.14 dal Ct *Fulmine* si vide cadere in mare, colpito dalle mitragliere del *Cavour*, un velivolo che, scendendo a motore spento, aveva appena sganciato un siluro⁴⁷. L'ordigno, lanciato con molta perizia, colpì l'unità a prora a sinistra.

⁴⁴ L'*Illustrious* imbarcava anche lo *Sqn.* No. 806, formato da 14 Fairey Fulmar e 4 vecchi biplani Sea Gladiator.

⁴⁵ Tratto da *La Marina Italiana nella seconda Guerra Mondiale*, vol IV, *Le azioni navali in Mediterraneo dal 10 giugno 1940 al 31 marzo 1942*, p. 223, Roma, USMM, 1976.

⁴⁶ Gli inglesi li chiamavano *pathfinder*, cioè "pionieri" o "ricognitori".

⁴⁷ Era l'aereo del capo formazione Williamson e del suo osservatore Scarlett. Entrambi furono recuperati in mare da una lancia.

Altri due aerosiluranti, che seguivano immediatamente quello precipitato, diressero anch'essi verso il *Cavour*, ma attaccarono poi il *Doria* che avevano avvistato sulla dritta mentre sorvolavano la diga della Tarantola. Entrambi i siluri esplosero però sul fondale alle 23.15, e gli aerei si disimpegnarono subito virando bruscamente a sinistra.

Ancora alle 23.15 due altri Swordfish, sempre provenienti da NW, colpirono entrambi il *Littorio*. Procedendo parallelamente, la coppia di siluri esplose in contemporanea a prora a dritta ed a poppa a sinistra della corazzata. Il primo produsse la deformazione dell'opera viva e delle controcarenne esterne; il secondo colpì in corrispondenza dell'asse del timone.

Non riuscì invece l'attacco del terzo e ultimo velivolo che li seguiva, e che si era diretto autonomamente sul *Vittorio Veneto*. Il suo ordigno esplose sul fondo nello stesso istante in cui gli altri due andavano a segno. Con questo attacco si concluse la prima ondata, dal momento che era rimasto uno solo dei quattro bombardieri destinati al Mar Piccolo e una sua bomba aveva colpito il Ct *Libeccio* senza esplodere, mentre altre erano cadute sulla base idrovolanti causando incendi.

Nell'arco di un unico, fatale minuto, dalle 23.15 alle 23.16, e con l'impiego di appena 8 velivoli, erano state colpite due Nb, mentre l'azione era durata in tutto 17 minuti, dalle 22.58 alle 23.15. Un solo aereo aggressore era stato abbattuto, quello del capo formazione. Nonostante l'infernale fuoco della difesa contraerea, unito a quello delle armi imbarcate sulle navi, l'impresa, complice il buio e l'assenza di radar, era riuscita egregiamente. Soprattutto aveva funzionato il piano operativo, che prevedeva successivi attacchi isolati o al massimo in coppia (perciò molto difficili da illuminare con i proiettori), ed evoluzioni atte a distrarre ed eludere l'attenzione dei serventi.

Nessun ricognitore o bombardiere, come parrebbe oggi logico aspettarsi, si levò tempestivamente dai campi di aviazione italiani alla ricerca della fantomatica portaerei britannica da cui era partito l'attacco. Se così fosse stato, i nostri aerei avrebbero avuto almeno la speranza di cogliere l'*Illustrious* con le luci di appontaggio accese, sgargiante come un faro galleggiante nella notte; e magari, data la maggiore velocità dei nostri Savoia Marchetti rispetto ai suoi lenti biplani, attaccarla mentre era in piena crisi di recupero degli Swordfish di ritorno, come sarebbe accaduto a Midway agli americani nel giugno del 1942 con le portaerei nipponiche *Akagi*, *Hiryu*, *Soryu*, e *Kaga*.

Tutto ciò sarebbe potuto accadere soltanto se la Regia Marina avesse avuto una propria aviazione, se non imbarcata (ormai era troppo tardi⁴⁸), almeno a terra. Un'aviazione mossa da una mentalità marinara e non terrestre; guidata in volo e comandata da terra da personale tratto dalle file degli ufficiali di Marina e non della Regia Aeronautica; un'aviazione, infine, animata dallo zelo, unito ad una indomita volontà di rivincita e rappresaglia tipici dei comandanti e dei marinai, di vendicare anche a qualsiasi costo una grave offesa arrecata ai loro compagni, alle loro navi ed all'onore della loro Arma⁴⁹.

Tutto ciò sarebbe potuto accadere – dicevo – ma non accadde: sia per la disorganizzazione dei Comandi, sia per la rigida separazione delle competenze tra Marina ed Aviazione.

C'è da aggiungere però che, se anche così fosse stato, non è affatto certo che la nostra rappresaglia aerea avrebbe avvistato ed attaccato l'*Illustrious*. I suoi velivoli, infatti, avevano appositamente attaccato Taranto provenendo da sud-ovest anziché da sud-est, per spingere l'eventuale incursione aerea italiana verso il centro del Mediterraneo anziché verso lo Jonio. E se anche i nostri bombardieri non si fossero lasciati trarre in inganno, sarebbe stato un vero colpo di fortuna avvistare di notte la portaerei nemica.

Quel che rammarica chi analizza i fatti e li passa in rassegna, è soltanto il particolare che non si tentò nulla semplicemente perché era notte, e l'Aeronautica italiana, di notte, non attaccava né sulla terra né sul mare.

Mentre i 6 Swordfish superstiti intraprendevano la rotta per SE in direzione dell'*Illustrious*, stava già arrivando sui cieli di Taranto la seconda ondata di 9 aerei, al comando del Lt. Hale dello *Sqn.* No. 819. Cinque velivoli erano armati di siluro, due di bombe e due di bengala e bombe. Uno di questi, un bombardiere, fu costretto a partire con mezz'ora di ritardo rispetto al gruppo per inconvenienti tecnici, mentre un altro rientrò subito per avarie.

⁴⁸ Cfr., a proposito del 'troppo tardi', P. Pastoretto, *La Regia Marina nel secondo conflitto mondiale*, ibidem, pp. 37-39.

⁴⁹ Un sentimento simile a quello del Comandante Yamaguchi e dei piloti della *Hiryu*, i quali seguirono i *Dauntless* americani di ritorno alla *Yorktown* e la mandarono a picco, volendo vendicare così i loro compagni periti sotto gli attacchi nemici.

La *consecutio temporum* degli attacchi era la medesima prevista per l'ondata precedente, e tra la fine della prima incursione (23.15) e l'inizio di quella successiva passarono soltanto dieci minuti. Se infatti le batterie antiaeree italiane avevano cessato il fuoco di sbarramento in tutti i settori dell'orizzonte alle 23.20, già alle 23.25 lo riprendevano intenso, essendo stati segnalati dagli aerofoni diversi aerei in volo sul Mar Grande e sul Mar Piccolo.

Fra le 23.30 e le 23.40 i due bombardieri attaccarono ripetutamente da una quota stimata di 500 metri le unità ormeggiate nel Mar Piccolo provenendo da levante verso ponente.

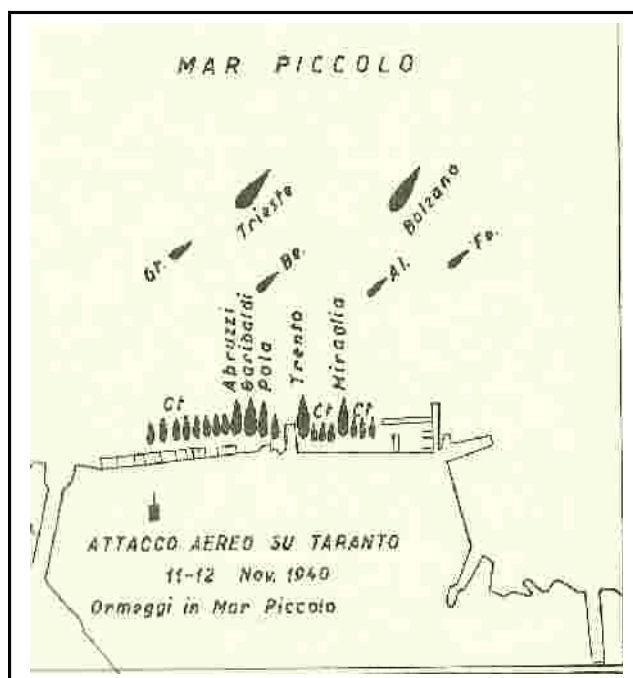
Alle 23.50 ci fu la riedizione del primo attacco dei bengalieri. Le difese osservarono l'improvvisa accensione di due gruppi di sette od otto artifici illuminanti ciascuno, appena più a sud di quelli delle 22.58. Poi i pathfinder puntarono in picchiata sui depositi di nafta, mancandoli ancora una volta e dirigendosi subito dopo sul Mar Piccolo dove sganciarono il resto del loro carico di bombe senza colpire nessuna unità.

Alle 23.55 le mitragliere c.a. imbarcate sulle navi ormeggiate nel Mar Piccolo aprirono un intenso fuoco contro dei velivoli in avvicinamento segnalati da alcune navi cisterna attraccate nel porto mercantile. Non contro di loro tuttavia si sarebbe però scatenato il prossimo assalto, ma ancora una volta sulle unità maggiori del Mar Grande. Esattamente alle ore zero del 12 novembre uno Swordfish lanciò il proprio siluro a 400 metri dal *Duilio* (all'interno dunque della rete parasiluri), e lo prese a prora a dritta. Alle 00.01 fu la volta del *Littorio*, colpito per la terza volta, a poppavia del centro sulla dritta, da uno dei due siluri lanciati da una coppia di velivoli che volavano in sezione (l'altro siluro fu trovato inesploso sul fondo sotto la chiglia della nave)⁵⁰.

Nel medesimo lasso di tempo, cioè alle ore 00.01 un'altra coppia di aerosiluranti, spento come di consueto il motore per non allertare la c.a., andò all'attacco provenendo però non dalla solita rotta grosso modo da ponente, ma da Punta Rondinella e dal Mar Piccolo. Il primo lanciò contro il *Vittorio Veneto* senza colpirlo; il secondo invece fu abbattuto dalla contraerea. Dei due uomini d'equipaggio uno fu poi ripescato cadavere in mare, dell'altro non si trovò traccia.

Alle 00.30 giunse finalmente il velivolo decollato con mezz'ora di ritardo. Diresse anch'esso sul Mar Piccolo da ponente verso levante. Delle sei bombe sganciate non ne esplose nessuna, anche se una cadde a bordo del *Trento* in corrispondenza del complesso binato c.a. prodiero da 100/47.

Alle 00.55 cessò il tiro di sbarramento della Piazza e alle 01.22 suonò il cessato allarme. Tutti gli Sworfish appontarono isolatamente sull'*Illustrious* entro le 02.50 del 12 novembre.



⁵⁰ L'eccellente difesa subacquea costituita dai "cilindri Pugliese", che montavano tutte le Nb della classe *Littorio*, impedì all'unità capo classe di affondare nonostante avesse incassato tre siluri. Un altro formidabile "incassatore" si dimostrò il *Vittorio Veneto* nella battaglia di Gaudo, nel marzo del 1941, quando ricevette un siluro a poppa che gli spezzò l'albero dell'elica sinistra esterna e gli bloccò il timone facendogli imbarcare 4.000 tonnellate d'acqua. Ciò nonostante, in sei minuti poté tornare a muoversi con due sole eliche, ed un'ora dopo già filava a 15 nodi, governato dal timone a mano.

Posizioni delle navi italiane nel Mar Piccolo nella notte dell'11-12 novembre 1940⁵¹

Note conclusive

Le fonti italiane e inglesi concordano sul numero dei siluri lanciati sul Mar Grande: in tutto 11.

5 di questi andarono a segno:

1 sul *Cavour*

3 sul *Littorio*

1 sul *Duilio*.

Degli altri 6:

1 fu rinvenuto conficcato nel fondale sotto il *Littorio*

2 esplosi di prora al *Doria*

1 passato di poppa al *Vittorio Veneto* e poi esploso

2 inesplosi (uno senza detonatore dell'acciarino di percussione).

La percentuale dei colpi messi a segno fu molto alta, quasi il 50%. Sono senz'altro da ammirare la precisione e l'ardimento dei piloti inglesi, ma il lettore deve anche considerare che essi agivano contro unità ancorate a boe, immobili e impedito a manovrare. E da Salamina in poi chiunque abbia anche solo un barlume di conoscenza marinara sa che, quando una nave è immobile, è per ciò stesso alla mercé del nemico.

Su 11 siluri, nonostante la mediocre fama di cui godevano i Mark XI britannici, soltanto 3 si rivelarono difettosi e non deflagrarono. Maggiore invece fu la percentuale delle molte bombe sganciate e non esplose.

In tutti i 90 minuti complessivi in cui fu aperto il fuoco di sbarramento, i cannoni a.a. della Piazzaforte spararono 13.500 colpi, e le mitragliere altri 5.000. Non è mai stato fatto un calcolo preciso dei colpi esplosi dai cannoni e dalle mitragliere di bordo.

Durante la duplice incursione non fu acceso alcun proiettore, e questo particolare stupì molto gli stessi inglesi. Il fatto fu poi spiegato con il divieto, invero poco convincente, diffuso dalla DICAT, di accendere i proiettori se non dopo che gli aerofoni avessero individuato la direzione di avvicinamento dei velivoli nemici. La precauzione era pensata per un'incursione classica ad alta quota; ma piloti britannici lanciavano i loro siluri planando a motore spento quasi a fior d'acqua, ed in tal modo gli unici due abbattimenti furono effettuati dalle c.a. delle navi a vista⁵². Le batterie della Piazza effettuarono invece soltanto un inutile tiro di sbarramento, sprecando così l'opportunità di inquadrare il bersaglio.

L'Operazione *Judgement* causò in tutto 52 morti fra gli italiani: 32 furono i caduti sul *Littorio*, 17 sul *Cavour* e 3 sul *Duilio*.

Le R. N. *Cavour* e *Duilio* furono portate ad incagliare nei bassi fondali entro le ore 05.00 del mattino del 12 novembre. Il *Littorio* subì la medesima sorte alle 06.25. Il *Cavour* fu recuperato e rimorchiato fino a Trieste per le riparazioni, ma non rientrò mai più in servizio poiché queste erano ritenute troppo onerose e troppo poco remunerative dal punto di vista bellico⁵³. Il *Duilio* rimase in bacino a Genova sei mesi e tornò in servizio; per il *Littorio* bastarono quattro mesi a riacquistare la sua piena efficienza, senza neppure lasciare Taranto, dove fu riparata. A giugno del 1941 la 5^a e la 9^a Divisione navi da battaglia erano ricostituite. A dirigere i lavori di recupero delle tre corazzate fu il Generale del G. N. Umberto Pugliese, il medesimo che aveva progettato i cilindri assorbitori che avevano salvato da più gravi danni il *Littorio*.

Non sempre viene ricordato dalle fonti che *Judgement* comprendeva anche un'altra appendice, per noi molto dolorosa, oltre all'incursione su Taranto. Come già riportato, alle ore 18 dell'11 novembre, quindi con le prime ombre della notte, la scorta che aveva seguito l'*Illustrious* fu abbandonata dagli Inc *Orion*, *Ajax* e *Sydney* che, insieme ai Ct *Mohawk* e *Nubian* e al comando del Vice Adm. Pridham-Wippel, diressero verso l'Adriatico alla ricerca di qualche convoglio. Ne intercettarono uno formato da quattro piroscafi scortati dalla Tp *Fabrizi* e dall'Inc ausiliario *Ramb III* di ritorno da Valona⁵⁴. Tutti e quattro i mercantili, inquadrati al

⁵¹ Tratto da *La Marina Italiana nella seconda Guerra Mondiale*, vol IV, *Le azioni navali in Mediterraneo dal 10 giugno 1940 al 31 marzo 1942*, p. 225, Roma, USMM, 1976.

⁵² Bisogna ricordare che, nonostante il tempo nuvoloso, la notte dell'11 novembre era di plenilunio e la poca luce lunare illuminava tanto le navi quanto gli aerei in volo. Inoltre gli stessi bengala lanciati dai britannici contribuivano in parte alla scoperta visiva degli aerei attaccanti.

⁵³ Peraltro era stata già varata la ben più potente e modernissima corazzata *Roma*, della classe *Littorio* migliorata.

⁵⁴ Erano i trasporti *Locatelli*, *Premuda*, *Vado* e *Catalani*, per complessive 16.300 t. Il convoglio si affrettava a rientrare a Brindisi dopo che era giunta la notizia dell'attacco su Taranto. Mentre la Tp *Fabrizi* si interpose coraggiosamente fra i

largo di Brindisi dai radar inglesi alle 01.05, furono affondati e durante lo scontro a fuoco cadde anche il giovane comandante del *Fabrizi*, T. V. Giovanni Barbini, alla cui memoria fu conferita la MOV.M.

Alle ore 08.00 il gruppo di Pridham Wippel si congiunse con l'*Illustrious* e diresse insieme ad essa per ricongiungersi con la Mediterranean Fleet e rientrare ad Alessandria. Il comandante dell'Air Fleet Arm Lyster aveva scongiurato il suo superiore Cunningham di ritentare un secondo attacco su Taranto la notte del 12, ma l'Ammiraglio non volle neppure sentirne parlare.

Conseguenzialmente...

Le conseguenze della Notte di Taranto furono molteplici. Nell'immediato se ne avvantaggiò la propaganda britannica, invero a corto di buone notizie da diffondere al pubblico. Il quotidiano *Times* del 12 novembre uscì per la prima volta dall'inizio della guerra con un'edizione straordinaria ed il titolo scatolare: "Semidistrutta la flotta italiana a Taranto". Churchill da parte sua, che aveva l'impellente necessità di offrire agli inglesi qualcosa in cambio delle 'lacrime e sangue' che aveva richiesto, in un discorso alla Camera dei Comuni definì la riuscita incursione come «La prima incoraggiante notizia dall'inizio della guerra.»⁵⁵

In secondo luogo la fortunata azione su Taranto mutò alquanto la relatività delle forze a vantaggio inglese, dal momento che tre delle sei corazzate che possedevamo erano state messe fuori combattimento. Ciò permise al nemico di intensificare il traffico dei suoi convogli in Mediterraneo ed in Egeo verso la Grecia e Creta.

La Regia Marina fu paralizzata dalle perdite sofferte e si affrettò a trasferire nel Tirreno da Taranto e dallo Jonio, giudicati troppo vulnerabili alle offese aeree, gran parte della II Squadra. La conseguenza grave di tale decisione fu che in tal modo si rinunciava a far gravitare il grosso della Flotta nel meridione della Penisola, lasciando necessariamente scoperti il controllo del Mediterraneo Centrale e la difesa del traffico con il fronte greco.

Lo stesso 12 novembre, a sole poche ore dall'attacco, partirono alla volta di Napoli il *Pola* e lo *Zara* con la IX e XI Squadriglia Ct.

Nel medesimo giorno, e per la stessa destinazione, uscirono le Nb *Vittorio Veneto*, *Doria*, *Cesare* e la X e XIII Sqd. Ct. Napoli infatti veniva giudicata inattaccabile con gli aerosiluranti per la conformazione del porto.

La 3^a Divisione Incrociatori diresse invece su Messina, accompagnata dalla XII Sqd. Ct

Anche il *Bande Nere* lasciò Brindisi per Palermo, mentre il *Da Giussano* e il *Diaz*, a loro volta, partirono con la XIV Sqd. da Augusta per trasferirsi nella medesima base.

Naturalmente non avremmo potuto fare un piacere più gradito agli inglesi, anche se tutto ciò era destinato a durare assai poco. Infatti la I Squadra tornò a Taranto a scaglioni fra il marzo ed il giugno del 1941, non appena ultimate le nuove difese retali ora finalmente profonde 11 metri anziché 10.

La Notte di Taranto segnò una rivoluzione definitiva dei concetti strategici della guerra sul mare fino ad allora in vigore. La portaerei e i loro velivoli mostrarono in quell'occasione non solo tutto il loro potere distruttivo, ma anche quanto fossero inermi persino le più potenti navi tradizionali.

Pochi giorni dopo l'incursione, alcuni ufficiali giapponesi giunsero a Taranto per studiare gli effetti e le modalità dell'attacco. Tredici mesi dopo, l'Ammiraglio Isoroku Yamamoto applicò diligentemente le esperienze apprese a Taranto, e fu la volta di Port Arthur.

Così, con la notte dell'11-12 novembre 1940 e la mattina del 7 dicembre 1941, può considerarsi tramontata l'era delle grandi corazzate ed iniziata quella moderna delle portaerei⁵⁶.

Appendice I

Quanta contraerea era presente a Taranto?

Si è già detto come i britannici siano rimasti sorpresi dal fatto che la difesa antiaerea della Piazza di Taranto non abbia acceso i proiettori durante tutta l'incursione. Infatti, si è anche osservato che

piroscafi e gli inglesi, il C. F. De Angelini, comandante del *Ramb III* si ritirò dopo aver sparato appena 17 salve, A causa di tale comportamento venne in seguito processato per abbandono del posto di combattimento.

⁵⁵ La seconda sarebbe stata, nel dicembre, Sidi-el-Barrani, ancora una volta, purtroppo, a carico degli italiani.

⁵⁶ Si è trattato in verità di una lenta evoluzione. Navi da battaglia continuarono ad essere varate durante tutto il secondo conflitto mondiale, e la corazzata *Wisconsin* sparò le sue ultime salve nel 1990, durante la prima Guerra del Golfo.

l'abbattimento dei due aerei nemici fu opera delle artiglierie c.a. delle navi e non di quelle a terra sotto la responsabilità della DICAT, la quale si limitò ad un tiro di sbarramento alla cieca⁵⁷.

È invece assai probabile che almeno qualche nave in rada abbia acceso i suoi proiettori per accecare i piloti attaccanti ed individuare i velivoli. Tale comportamento è altamente probabile per due motivi: le disposizioni comunicate ai comandanti delle diverse unità, come si è visto, prevedevano l'uso dei proiettori nelle notti di plenilunio: in secondo luogo i bengala già illuminavano quasi a giorno le navi del Mar Grande e non c'era pertanto alcuna necessità di tenere i proiettori spenti per evitare di essere scoperti.

Sappiamo che dalle unità della Marina furono usate per la difesa antiaerea soltanto le mitragliere e non i cannoni, dal momento che le distanze degli aerosiluranti erano minime. Tuttavia, poiché voglio dimostrare che le difese antiaeree di Taranto non soltanto erano adeguate, ma addirittura esuberanti⁵⁸, io voglio qui stabilire, con la massima approssimazione possibile, la quantità totale di pezzi contraerei presenti nella base di Taranto durante il raid dell'11-12 novembre.

Si è già detto che la difesa della DICAT ammontava a 286 bocche da fuoco tra cannoni e mitragliere

Consultando l'Appendice II, si vedrà che le nb tipo *Cavour* possedevano tra cannoni e mitragliatrici 36 pezzi aa, che moltiplicati per le quattro unità della 5ª Divisione danno un totale di 144.

Le due corazzate tipo *Littorio* contavano su una difesa ca di 60 pezzi ciascuna quindi, assommate, fanno 120 bocche da fuoco.

Esaminiamo adesso le unità italiane non comprese nell'Appendice.

I tre incrociatori della classe *Trento* (*Trento*, *Trieste*, *Bolzano*) avevano ognuno 16 mitragliere, ed insieme, dunque, 48 canne.

I quattro incrociatori classe *Zara* (*Zara*, *Pola*, *Gorizia*, *Fiume*) presenti in rada montavano 40 tra cannoni e mitragliere per ogni unità; quindi nel complesso 160 pezzi.

Il *Duca degli Abruzzi* ed il *Garibaldi* avevano in dotazione 28 pezzi a.a. ciascuno, e quindi in totale 56.

Fra il Mar Piccolo e il Mar Grande erano ormeggiati 26 cacciatorpediniere di varie classi il cui armamento antiaereo, però, nel complesso variava poco e si aggirava in media sulle 8 mitragliere per unità. In totale, quindi, 208 canne.

La nave appoggio idrovolanti *Miraglia* aveva infine 16 pezzi antiaerei.

Facendo adesso il totale, troveremo:

Navi	pezzi (tra cannoni e mitragliere)
Nb classe <i>Cavour</i>	144
Nb classe <i>Littorio</i>	120
Inc classe <i>Trento</i>	48
Inc classe <i>Zara</i>	160
Inc classe <i>Duca degli Abruzzi</i>	56
Ct di varie classi	208
Nave <i>Miraglia</i>	16
Totale	752

Il totale complessivo dei pezzi dell'antiaerea fra DICAT e artiglieria imbarcata ammontava dunque 1038 bocche da fuoco; è pertanto difficile sostenere che gli italiani avessero lasciato che Taranto fosse sguarnita. È vero al contrario la tesi che ho inteso dimostrare, e cioè che le difese antiaeree della piazza erano eccellenti, ma il loro pessimo uso le rese praticamente inutili.

Appendice II

Caratteristiche tecniche delle principali unità

⁵⁷ Alla cieca, inutile, e probabilmente mirato ad una quota maggiore di quella effettiva degli attaccanti (che era molto bassa), dal momento che la Milizia seguiva delle tabelle di tiro adatte a contrastare bombardieri in quota.

⁵⁸ Che dunque il nostro insuccesso non fu dovuto a motivo di una scarsa presenza della difesa antiaerea a Taranto, ma all'us totalmente errato di questa da parte della DICAT, de l quale non cesseremo mai di rammaricarci. Con tutta probabilità, se responsabile della difesa fosse stata la Regia Marina, l'uso delle batterie contraeree della Piazza pugliese sarebbe stato ben diverso.



Nb Conte di Cavour

Tipo: nave da battaglia	<i>Conte di Cavour</i>	
Dislocamento a vuoto	23.619 t	
Dislocamento massimo	29.100 t	
Dimensioni: lungh. x largh. x prof.	186.4 m x 28 m x 10.35 m	
Velocità massima	28 nodi	
Autonomia	3.100 miglia nautiche a 20 nodi	
Armamento:		
	AN	10 x 320/44 mm
	AN	12 x 120/50 mm
	AA	8 x 100/47 mm
	AA	16 x 37/54 mm
	AA	12 x 20/65 mm



Nb Littorio

Tipo: nave da battaglia	<i>Littorio</i>	
Dislocamento a vuoto	41.377 t	
Dislocamento massimo	45.963 t	
Dimensioni: lungh. x largh. x prof.	237,8 m x 32,9 m x 9,6-10,5 m	
Velocità massima	30 nodi	
Autonomia	3.920 miglia nautiche a 20 nodi	
Armamento:		
	AN	9 x 381/50 mm
	AN	12 x 152/55 mm
	AA	12 x 90/50 mm
	AA	20 x 37/54 mm (10 installazioni binate)
	AA	28 x 20/65 mm (14 installazioni binate)



Pa Illustrious

Tipo: portaerei	<i>Illustrious</i>
Dislocamento a vuoto	23.207 t
Dislocamento massimo	28.919 t
Dimensioni lungh. x laergh. x prof.	205 m x 29 m x 8.5 m
Velocità massima	30,5 nodi
Armamento:	
	AN 16 x 114 mm
	AA 48 x 100 mm
	AA 21 x 40 mm
	AA 45 x 20 mm
Aerei	36 previsti alla costruzione

Appendice III

L'attacco su Taranto comparato a quello su Pearl Harbour

Ho già scritto che l'attacco giapponese a Pearl Harbour fu una riedizione corretta di quello inglese sul porto militare di Taranto. Le novità apportate dagli strateghi della Nihon Kaigun nipponica sono tuttavia significative e, come tutti sanno, riguardano:

- la base di partenza della flotta giapponese (la baia di Takan in nell'isola di Etorofu) era molto più distante di quella britannica di Alessandria e necessitava perciò di un numero di unità di scorta e di rifornimento enormemente superiore;
- le forze d'attacco erano molto più consistenti: quattro portaerei rispetto ad una;
- l'incursione avvenne di giorno anziché di notte;
- il bombardamento fu condotto non solo contro le navi statunitensi ma, dato il grande numero di aerei disponibili e di obiettivi immediati che l'incursione si proponeva, anche sulle installazioni a terra della base e sugli aeroporti della caccia.

Vediamo adesso qualche cifra:

Forze attaccanti

Operazione Judgement								Operazione "Z"
---------------------------------	--	--	--	--	--	--	--	---------------------------

Royal Navy	Flotta Imperiale
1 portaerei: <i>Illsutrious</i>	4 portaerei: <i>Kaga</i>

	<i>Akagi</i>
	<i>Hiryu</i>
	<i>Soryu</i>
Aerei impiegati	Aerei impiegati
21	350
Ondate effettuate	Ondate effettuate
2	2 (3 previste)
1 ^a ondata	1 ^a ondata
12 aerei	183 aerei
2 ^a ondata	2 ^a ondata
9 aerei	167 aerei
Aerei abbattuti	Aerei abbattuti
2	29
Perdite umane	Perdite umane
2	64

Forze navali nemiche presenti in porto

Taranto	Pearl Harbour
Navi	Navi
43 fra cor, inc e ct	96 fra cor, inc e ct
Navi da battaglia: 6	Navi da battaglia: 7
<i>Cesare</i>	<i>Oklahoma</i>
<i>Cavour</i>	<i>West Virginia</i>
<i>Doria</i>	<i>California</i>
<i>Duilio</i>	<i>Nevada</i>
<i>Littorio</i>	<i>Tennessee</i>
<i>Vittorio Veneto</i>	<i>Maryland</i>
	<i>Pennsylvania</i>
	<i>Utah</i> ⁵⁹

Perdite fra le navi da battaglia, altre unità ed aerei causate dai due attacchi

Taranto	Pearl Harbour
Corazzate distrutte per esplosione:	Corazzate distrutte per esplosione: 3
nessuna	<i>Arizona</i> <i>Oklahoma</i> <i>Utah</i>
Gravemente danneggiate (capovolte, arenate, ma comunque recuperabili): 1	Gravemente danneggiate (capovolte, arenate, ma comunque recuperabili): 3
<i>Cavour</i>	<i>California</i> <i>West Virginia</i> <i>Nevada</i>
Danneggiate: 2	Danneggiate: 2
<i>Duilio</i> <i>Littorio</i>	<i>Tennessee</i> <i>Maryland</i>
Altre unità colpite: 2	Altre unità colpite: 6
Affondate:	Affondate:
nessuna	2 ct

⁵⁹ La *Utah* era una vecchia corazzata non più operativa ma adibita all'addestramento dei cannonieri.

Danneggiate: 2	Danneggiate: 4
1 ct e 1 incr ⁶⁰	3 incr e 1 ct
Aerei distrutti:	Aerei distrutti:
nessuno	188
Aerei danneggiati:	Aerei danneggiati:
nessuno	155

Piero Pastoretto

⁶⁰ Da bombe cadute a bordo ma non esplose.