

Scheda cronologica della notte dell'11-12 novembre 1940

Come spiega il Trizzino nel suo ottimo libro *Navi e Poltrone*, testo di grandissimo pregio storico che invito tutti i miei lettori a includere nella propria libreria per meglio comprendere le cause più generali del disastroso esito italiano nella condotta tenuta dai nostri quadri politici e militari durante il Secondo Conflitto Mondiale, l'attacco alla flotta italiana nel golfo di Taranto, designato in codice come operazione *Judgement*, era progettato per il 21 ottobre 1940, anniversario della battaglia di Trafalgar.

La scelta di quella data non fu casuale, dal momento che quell'evento ebbe per l'Inghilterra un profondo significato, sia psicologico che strategico: il 21 ottobre 1805, infatti, la Marina britannica rafforzò la sua fama di invincibilità quando, nel corso delle ostilità tra la Francia di Napoleone Bonaparte e la Terza Coalizione antifrancesa guidata appunto dalla Gran Bretagna, la Flotta franco-spagnola di Villeneuve e Gravina subì, presso il promontorio di Capo Trafalgar, nella Spagna meridionale, a sud di Cadice, una durissima e definitiva sconfitta ad opera della Flotta inglese guidata da Nelson e Collingwood, nel corso della quale lo stesso Nelson trovò la morte, ma grazie a cui i sogni napoleonici di potenza marittima tramontarono per sempre.

Fu con lo stesso spirito che Londra programmò l'annientamento della politica di egemonia navale intrapresa da Roma nel Mediterraneo, e per pianificare la realizzazione di tale annientamento non attese lo scoppio della guerra ma, con una saggezza certo degna di ammirazione per la grande acutezza militare dimostrata, ne ordinò lo studio già nel 1938, ovvero ben due anni prima che, col nostro ingresso in guerra al fianco della Germania nazista, l'inimicizia fra Italia e Inghilterra fosse sancita ufficialmente.

In realtà, e questo dovrebbe creare non poco raccapriccio nei cultori del pacifismo più sfrenato dei nostri giorni e soprattutto un notevole sentimento di sdegno, ma anche di sorpresa, lo stesso Trizzino fa rilevare che, da alcuni elementi certo non trascurabili, sembrerebbe che la *Perfida Albione* stesse tramando, contro la Base navale di Taranto, un vero e proprio *attacco preventivo* addirittura nel 1935, che si sarebbe dovuto compiere, più precisamente, nel gennaio dell'anno successivo.

Dunque Londra, con la scusa dell'accresciuta tensione internazionale ipocritamente e moralisticamente attribuita alla conquista italiana dell'Etiopia, e sfociata nelle altrettanto ipocrite sanzioni comminate dalla Società delle Nazioni contro l'*esecrata* aggressione coloniale al *civilissimo* Paese africano, si preparava già allora ad eliminare dai mari l'ennesimo concorrente, come del resto non era stata nuova a fare se si rammenta l'attacco proditorio e ingiustificabile, sul piano etico ma non certo su quello squisitamente militare, con cui, nel 1801, la Flotta di Sua Maestà, sotto il comando

dell'Ammiraglio Orazio Nelson, bombardò spietatamente il porto di Copenaghen affondando la Flotta danese, essendo la Danimarca colpevole di aver aderito alla Lega dei Neutri, ovvero dei Paesi neutrali, che rifiutarono sia di schierarsi con Napoleone, sia di attuare il Blocco Continentale voluto dall'Inghilterra contro il minaccioso Dittatore còrso...

C'era stato, poi, un ulteriore esempio, molto più recente e, per certi versi, assai più eloquente, di quella politica perversa: dopo la resa della Francia alle forze dell'Asse, nel giugno 1940, il mese successivo gli Inglesi attaccarono a più riprese e distrussero con inaudita ferocia e con incredibile accanimento le maggiori corazzate francesi nei porti africani di Mers el-Kebir, Dakar e Casablanca, navi che appartenevano pur sempre ad un alleato e delle quali la stessa Germania, nei termini armistiziali, si era guardata bene dal chiedere la consegna, proprio nel timore che quelle navi si sarebbero potute unire, in tal caso, ai Britannici, accrescendo così in modo ancor più smisurato la strapotenza marittima del nemico.

Quell'episodio fu quasi certamente uno dei più bui dell'intero conflitto, provocò 1.300 morti solo a Mers el-Kebir e costrinse il Governo di Vichy a rompere le relazioni con Londra.

Comunque sia andata, al momento della Dichiarazione di Guerra presentata dall'Italia a Francia e Inghilterra il 10 giugno 1940, i Comandi dell'Ammiragliato britannico dovettero essere percorsi da un autentico fremito di terrore, considerata la potenza navale italiana del tempo, forte, a quanto risulta, delle ben 4 corazzate da 29.000

tonnellate *Giulio Cesare*, *Cavour*, *Andrea Doria* e *Caio Duilio*, più le altre 2 da 45.000, in procinto di entrare in servizio, *Littorio* e *Vittorio Veneto*, e ancora di 7 incrociatori pesanti da 10.000, 12 leggeri da 5.000 a 8.000, ben 94 unità di scorta tra cacciatorpediniere e torpediniere da 700 a 1.600, 65 motosiluranti *MAS* da 20 e addirittura la bellezza di 115 sommergibili, fra costieri da 350 e oceanici da 1.300 tonnellate.

In tutto, si trattava di 297 unità da combattimento contro le appena 64 britanniche schierate nel Mediterraneo, e qualsiasi ammiraglio inglese non avrebbe potuto non pensare a tutte quelle navi senza immaginarselo in alto mare, in piena navigazione, e magari, quasi sicuramente, in procinto di puntare tutte quelle bocche da fuoco sulle proprie basi navali di Gibilterra, Malta e Alessandria d'Egitto, pronte a rovesciarvi addosso un terribile fuoco d'inferno: un autentico pensiero da incubo.

Dunque, una forza d'urto di tutto rispetto e decisamente temibile, che non poteva certo essere sottovalutata, soprattutto per il grave pericolo rappresentato dalle corazzate, veloci e ben armate, e in particolare da due di esse, le nuovissime *Littorio* e *Vittorio Veneto* che, entrate in servizio nel settembre 1940 con i loro 9 cannoni da 381 mm e con una velocità massima di ben 30 nodi, superavano di gran lunga, per tecnologia e prestazioni, le migliori unità a disposizione dell'ammiraglio Cunningham.

Come si è detto, allo scoppio del conflitto mondiale l'attacco britannico alla piazzaforte navale di Taranto, una delle principali

della Marina italiana, era stata fissata per il 21 ottobre, tuttavia, una serie di ragioni principalmente di natura logistica e organizzativa, connessa anche alla momentanea impreparazione bellica inglese nel Mediterraneo, costrinse Londra, giocoforza, a rinviare l'azione fino alla notte sul 12 novembre.

Si dovette attendere che alcune precondizioni essenziali al buon esito dell'intera operazione fossero rispettate, e cioè che la *RAF* avesse a Malta i moderni ricognitori americani *Glenn Martin*, particolarmente adatti a compiere simili missioni su porti ben muniti come quello di Taranto assai più degli idrovolanti *Sunderland*, che la ricognizione fotografica da essi condotta evidenziasse in modo certo e tempestivo una ragionevole concentrazione di naviglio bellico di grossa stazza e principalmente delle corazzate, che si potessero utilizzare gli aerosiluranti *Swordfish*, vecchi biplani lenti ma precisi e sicuri, dotandoli ciascuno di un serbatoio supplementare di elevata capacità per consentire loro di avvicinarsi ai bersagli da una portaerei di partenza posta a grande distanza, onde limitare al massimo il rischio di un'eventuale scoperta da parte della possibile ricognizione nemica, che si avesse inoltre il tempo necessario per addestrare piloti e osservatori al volo notturno e, infine, che la notte designata per l'attacco fosse comunque favorevole dal punto di vista meteorologico e che fosse almeno rischiarata dalla luna piena.

Inoltre, a ritardare ulteriormente tutta la faccenda, concorse sicuramente anche una certa sfortuna, che impedì agli Inglesi non solo di colpire al momento voluto, ma anche e soprattutto di

trasformare la loro vittoria sulla Base di Taranto, che comunque ci fu, in un trionfo assoluto.

Per cominciare, questa sfortuna colpì il capitano Lyster, comandante della portaerei *Glorious*, che non solo avrebbe dovuto partecipare all'operazione con la sua unità e con i suoi piloti già ben allenati al volo notturno, ma che di quella operazione era stato addirittura l'artefice, essendo stato egli stesso a studiare il piano del 1938 cui ho accennato: ebbene, la *Glorious* venne affondata dai Tedeschi nel Mare del Nord, l'8 giugno 1940, durante le ultime fasi dell'invasione della Norvegia, e fu solo il primo colpo.

In ottobre un violentissimo incendio scoppiò a bordo della portaerei *Illustrious* e distrusse o danneggiò diversi aerei, e ciò fu la causa diretta per cui la data del 21 dovette essere cancellata, portando così al mese successivo.

Il 4 novembre si verificarono gravi avarie alle tubazioni del combustibile della *Eagle*, e anche questa portaerei dovette essere esclusa dall'azione.

Aerei e piloti furono trasferiti sulla *Illustrious*, che il 6 lasciò il porto di Alessandria d'Egitto col resto della Squadra, la *Forza H* o *Mediterranean Squadron* dell'ammiraglio Sir Andrew Cunningham e del suo vice James Somerville, che fece rotta su Malta, dove giunse il 9 per sostarvi.

Come il lettore potrà verificare nella scheda, ulteriori incidenti si verificarono ai danni di alcuni degli aeroplani proprio nei pressi di Malta e durante le primissime fasi dell'attacco, e ancora non tutti i

siluri furono lanciati in modo efficace o si comportarono come previsto, così come, e lo vedremo, neppure le condizioni meteorologiche si mantennero sufficientemente favorevoli da permettere agli Inglesi di colpire nuovamente rinnovando, e completando, il successo della loro impresa, che fu comunque deciso e schiacciante grazie, soprattutto, all'incredibile sprovvedutezza dei Comandi navali italiani.

Quando finalmente giunse il momento tanto atteso, infatti, la rada di Taranto ospitava *tutte e 6* le corazzate italiane, oltre ad un gran numero di varie e diverse altre unità da guerra, fra cui 7 incrociatori pesanti, 2 leggeri, 27 cacciatorpediniere, 1 nave appoggio per idrovolanti, alcune navi cisterna e naviglio minore, una preda decisamente troppo ghiotta e succulenta per non convincere il nemico ad agire, e senza indugi.

L'attacco, alla fine, fu sferrato dalla portaerei *Illustrious*, aggregata alla squadra navale di Alessandria d'Egitto e scortata dagli incrociatori *Glasgow*, *Gloucester*, *Berwick* e *York* e dalle cacciatorpediniere *Hiperion*, *Hasty*, *Ilex* e *Havock*.

Altre unità del gruppo, e cioè gli incrociatori *Orion*, *Sydney* e *Ajax* e i caccia *Nubian* e *Mohawk* trovarono perfino il tempo, durante la missione, di spingersi nel Canale d'Otranto, dove quella stessa notte affondarono 4 piroscafi italiani, fortunatamente vuoti, diretti a Brindisi dal porto albanese di Valona.

Quando gli aeroplani inglesi decollarono alla volta di Taranto, la formazione navale di partenza si trovava a circa quaranta miglia a

ovest dell'isola greca di Cefalonia, cioè a ben trecento chilometri dall'obbiettivo dell'incursione.

Tutto fu preordinato in modo tale da gettare l'intera Base tarantina, in pochi istanti, nel caos più totale.

L'attacco si svolse in due ondate successive, secondo uno schema ben preciso nel quale, in pratica, le due squadriglie risultavano composte da aeroplani bengalieri, aerosiluranti veri e propri e bombardieri.

I primi giungevano da Capo San Vito e avevano il compito di lanciare dei razzi per illuminare a giorno la rada e i vari obbiettivi lungo lo sbarramento di palloni frenati che sovrastava la diga della Tarantola, quindi compivano un'azione diversiva e di disturbo tornando indietro e gettandosi in picchiata a bombardare i depositi di nafta e l'oleodotto situati nei pressi dell'Arsenale, oppure colpendo l'Idroscalo, nel Mar Piccolo.

A questo punto, planando a motore spento da Punta Rondinella e dall'Isola di San Pietro, sopraggiungevano gli aerosiluranti che, giunti ad alcune centinaia di metri dalle corazzate, ancorate nel Mar Grande, lanciavano ciascuno il loro unico e micidiale siluro a volo radente, quasi a pelo d'acqua, per poi disimpegnarsi a motore acceso e volando via a tutto gas.

Infine, a completare l'opera, arrivavano i bombardieri che, attaccando in picchiata, prendevano di mira il Mar Piccolo con la Stazione Torpediniere, i caccia e gli incrociatori, giusto per creare maggiore confusione nella difesa nemica.

La scheda che presento in questa *Appendice* fornisce un quadro abbastanza completo delle diverse fasi dell'attacco, minuto per minuto, e permette altresì di seguire, con una certa precisione, lo svolgersi di quanto è descritto nel *Diario* a proposito di questo drammatico episodio bellico.

Ad esempio, è assai interessante notare la corrispondenza fra lo scoppio dei vari siluri e l'effetto che le onde d'urto di quelle esplosioni ebbero nei ricoveri della città, cosa che, storicamente, è ben nota: quei sussulti inquietanti dei pavimenti e delle pareti dei rifugi fecero capire anche ai più sprovveduti che non si trattava affatto di semplici bombe, ma di qualcosa d'altro...

Un fatto ulteriormente curioso, che rende l'idea di come l'evento fu vissuto dalla popolazione civile, fatto che allo stesso modo del precedente trova riscontro storico, fu l'iniziale scetticismo su quanto stava per accadere in seguito all'intermittenza dei primi segnali delle sirene: nei giorni che precedettero l'attacco, il tempo era stato particolarmente piovoso e, a causa di ciò, in molti si fece avanti l'idea che la pioggia avesse provocato corto circuiti e falsi contatti nei sistemi d'allarme.

Inoltre, il tradizionale *buon senso* popolare fece ritenere a parecchia gente che nessun aereo nemico si sarebbe mai avventurato in una vera e propria incursione in una notte tanto chiara come quella, in cui la luna era pressoché piena e l'aria particolarmente limpida, cosa che, almeno in teoria, avrebbe potuto rendere assai facile il lavoro delle contraeree.

Di conseguenza, poiché tutto faceva credere ai più che nulla sarebbe potuto accadere, almeno per quella notte, si pensò che la frettolosa corsa ai rifugi e alle cantine, alla fine, si sarebbe risolta in una bella emozione, e niente più.

Purtroppo, come oggi sappiamo, le cose andarono assai diversamente, e i gravissimi risvolti che quella notte ebbe sull'esito più generale del conflitto nel Mediterraneo e in termini non solo di capacità offensiva della *Regia Marina*, ma anche di attitudine psicologica verso una guerra che già, sin dalle prime battute, ispirava foschi presagi, ebbero un peso tutt'altro che trascurabile innanzitutto, ripeto, sul morale del Paese.

Vediamo dunque, in modo schematico, come si svolsero i fatti di quella tragica notte.

Meteo: cielo sereno, aria limpida, ventilato; luna crescente, piena al novanta per cento.

NOTA: Tutte le informazioni a carattere astronomico sono state estrapolate attraverso un programma planetario per computer, l'*EZ Cosmos Sky Plot* Version 3.000.007, 1990, della *Astrosoft, Inc.*, distribuito dalla *Future Trends Software*, P.O. Box 1418, Desoto, TX 75115, Texas, U.S.A.

ORA	EVENTI
16.35	circa, tramonto su Taranto.
20.30	circa, 1° allarme aereo (3 ululati in rapida successione), forse per l'avvistamento di un ricognitore inglese.
20.35	la 1ª ondata di <i>Swordfish</i> comincia a lasciare il ponte della portaerei britannica <i>Illustrious</i> .
20.40	la 1ª squadriglia nemica è in volo: è composta da 12 aerei, di cui 2 bengalieri, 6 aerosiluranti e 4 bombardieri.
20.47	suona il 1° cessato allarme.
21.00	2° allarme aereo: la ricognizione inglese prosegue il pattugliamento.
21.28	anche la 2ª ondata di <i>Swordfish</i> comincia a lasciare la portaerei <i>Illustrious</i> : stavolta saranno solo in 9, poiché uno si è sfasciato sul ponte della portaerei e altri 3 aerei sono stati costretti ad ammaraggi forzati presso Malta.
21.30	suona il 2° cessato allarme.
21.34	la 2ª squadriglia nemica è in volo: 1 aerosilurante, preso di mira dal <i>fuoco amico</i> dell'incrociatore <i>Berwick</i> , ha perso il serbatoio supplementare ed è dovuto rientrare sulla portaerei; rimangono così in volo 8 aeroplani, di cui 2 bengalieri, 6 aerosiluranti e 1 solo bombardiere; a questi si aggiungeranno i 4 bombardieri della 1ª squadriglia, rimasti indietro avendo smarrito la rotta.

ORA	EVENTI
22.30	termina la missione dell'ultimo ricognitore inglese <i>Sunderland</i> su Taranto.
22.51	si scatena l'inferno: gli aerofoni captano i motori degli attaccanti, inizia il fuoco di sbarramento e scatta il 3° allarme aereo, composto da 6 ululati della durata di 30" intervallati da pause di uguale lunghezza.
22.58	la 1ª squadriglia entra in azione e ha inizio la 1ª ondata: tocca ai bengalieri, pilotati dagli aviatori di marina Kingell e Lamb; vengono lanciati 8 bengala gialli.
23.00	i bengala illuminano a giorno la città e cadono bombe sui depositi di nafta presso l'Arsenale e nel Mar Piccolo; subito dopo, dal cacciatorpediniere <i>Fulmine</i> , avvistano uno <i>Swordfish</i> abbattuto dalle mitragliere della <i>Cavour</i> , ma 1 siluro la centra, un istante dopo, a prua sinistra, aprendo una falla larga 12 metri per 8 sul deposito munizioni prodiero e provocando 17 morti; il pilota dell'aerosilurante, il tenente Williamson, e il suo secondo, il sottotenente Scarlett, si sono gettati in mare e saranno recuperati dal battello di un bacino galleggiante ormeggiato presso il <i>Fulmine</i> e quindi fatti prigionieri; altri 2 siluri, lanciati dagli aerei di Maculay e Sparke, scoppiano sul fondale presso la corazzata <i>Andrea Doria</i> , fortunatamente senza provocare danni.
23.08	gli aerei di Kemp e Swayne lanciano 2 siluri che investono la corazzata <i>Littorio</i> a prua dritta e a poppa sinistra, aprendo due falle larghe una 15 metri per 10 e l'altra 12 metri per 9.
23.12	l'aereo di Maund lancia 1 siluro che scoppia sul fondale presso la corazzata <i>Vittorio Veneto</i> ; l'azione della 1ª ondata è terminata, seguono 13' di relativo silenzio.
23.25	gli aerofoni captano motori nemici e ricomincia il fuoco di sbarramento.
23.55	la 2ª squadriglia entra in azione e ha inizio la 2ª ondata: tocca innanzitutto ai bengalieri di Hamilton e Skelton.
23.57	i bengala illuminano di nuovo a giorno la città; cadono ancora bombe da 250 libbre presso i depositi di nafta, ma senza far danni apprezzabili.
24.00	l'aereo di Lea scaglia 1 siluro che esplode contro la corazzata <i>Caio Duilio</i> , a prua dritta, aprendo una falla larga 11 metri per 7 fra i depositi di munizioni prodieri e causando 3 vittime.
24.05	circa, l'aereo di Hale lancia 1 siluro che colpisce la corazzata <i>Littorio</i> a poppavia dritta aprendovi una falla larga 7 metri per 15, mentre quello di Spence ne scocca 1 altro che s'inabissa senza esplodere; a questo punto, i morti a bordo della <i>Littorio</i> sono 32; anche 1 altro siluro, lanciato da Welham, s'inabissa, anch'esso senza esplodere, presso la <i>Vittorio Veneto</i> ; poco dopo uno <i>Swordfish</i> è abbattuto dalle mitragliere dell'incrociatore <i>Gorizia</i> dopo che quello gli ha lanciato 1 siluro che non sarà mai ritrovato; il pilota Bayly e il suo secondo Slaughter rimangono uccisi.
24.30	dopo l'azione dei bengalieri e degli aerosiluranti sul Mar Grande, tocca ai bombardieri, che colpiscono sul Mar Piccolo attaccando l'Idroscalo e la Stazione Torpediniere; una bomba centra a prora il cacciatorpediniere <i>Libeccio</i> senza esplodere, altre distruggono due idrovolanti in riparazione all'Idroscalo provocando un incendio che viene spento in un quarto d'ora, diverse bombe finiscono sul fondale e uno scoppio danneggia la carena di prua del cacciatorpediniere <i>Pessagno</i> producendovi una lieve ingobbatura.
24.32	cadono le ultime 6 bombe: solo 1 colpisce l'incrociatore <i>Trento</i> , sfondando il complesso di cannoni da 100 mm a prora sinistra, ma nessuna esplode.
24.35	l'ultimo <i>Swordfish</i> della 2ª ondata si ritira da Taranto.
24.50	le contraeree cessano il fuoco di sbarramento.
1.22	suona il 3° ed ultimo cessato allarme.
2.52	dei 20 <i>Swordfish</i> che hanno partecipato all'azione, 2 sono stati abbattuti dalla contraerea, mentre gli altri 18 sono tutti rientrati sulla <i>Illustrious</i> e solo 1 di essi è stato colpito.
6.35	circa, alba; nel corso del mattino ricognitori inglesi verificheranno il buon esito dell'attacco.

Come si può vedere, la popolazione di Taranto dovette sopportare uno stato di allarme che ebbe una durata totale pari a quasi 5 ore, cioè dalle 20.30 circa alle 01.22: la 1^a sparatoria durò poco più di 20 minuti, cioè dalle 22.51 alle 23.12, quindi si ebbe una certa calma che si protrasse all'incirca per 13 minuti, ai quali però seguì la 2^a sparatoria che, ripetuto alla prima, fu, per i civili, terribilmente più angosciante, essendo durata circa 1 ora e 30 minuti, ovvero dalle 23.25 alle 24.50.

Quello che accadde nel porto fu, per la *Regia Marina*, una vera e propria catastrofe, come si può desumere dal raffronto fra le forze impegnate e le perdite subite dall'una e dall'altra parte.

Gli Inglesi utilizzarono nell'attacco 20 *ferrivecchi* dotati di un motore da 600 cavalli e con una velocità di crociera davvero ridicola anche per quei tempi, pari a circa 180 chilometri orari: con quei veri e propri *catorci*, naturalmente dotati di equipaggi di grande valore e audacia, riuscirono davvero ad infliggere alla nostra Marina «*un colpo paralizzante*», come lo definì Churchill il giorno dopo, rivolgendosi alla Camera dei Comuni.

E aveva ragione, eccome.

Per capirlo, basta un semplice bilancio dei danni e qualche numero, giusto per dare l'esatta dimensione del disastro.

A Taranto, almeno teoricamente, la difesa antiaerea era straordinariamente efficace e decisamente micidiale, e praticamente nulla avrebbe dovuto poter colpire quella Base restando pressoché del tutto impunito, come invece accadde.

Talune fonti parlano di 21 cannoni, 68 mitragliatrici pesanti, 109 leggere, 22 riflettori, armi imbarcate a parte, altre, invece, di un totale di 101 cannoni e 169 mitragliatrici.

Comunque fosse, tutte quelle postazioni, al primo segnale di pericolo imminente, crearono un incredibile fuoco di sbarramento, tuttavia maldestro e caotico, sparando circa 14.000 colpi, in grandissima parte andati inutilmente a vuoto.

Per la precisione furono esplosi 1.430 proiettili da 102 mm, 313 da 100, 6.845 da 76, 4.901 dalle mitragliere di tutti i calibri, per un totale davvero impressionante di 13.489 colpi.

Quei 20 grovigli di tiranti, con ali di alluminio e compensato, e solo due uomini a bordo, affrontarono tutto ciò, e pur tuttavia riuscirono a dimezzare in un sol colpo il numero delle corazzate italiane, riducendole da 6 a 3.

Gli Inglesi lanciarono in totale 11 siluri: di questi, 8 esplosero, 6, cioè, durante la 1^a ondata e 2 durante la 2^a, ma solo 5 andarono complessivamente a segno, e misero fuori combattimento la *Littorio* per 5 mesi e la *Duilio* per 7, mentre la *Cavour* non poté mai più riprendere servizio, e tuttavia questo risultato fu già di per se stesso assai fortunato per la nostra Marina, grazie al fatto che i tre colossi si adagiarono sul fondale basso della rada e perciò non poterono colare definitivamente a picco.

Il nemico perdette solo 2 velivoli ed ebbe 2 vittime.

Per contro, da parte italiana, oltre ai danni materiali, i morti furono ben 52, tutti sulle corazzate.

I danni registrati a terra furono abbastanza lievi: ve ne furono alcuni al bacino Ferrati in Arsenale, ad una conduttura di nafta nella zona dei Depositi, all'Acquedotto della Marina di San Giorgio, ad alcuni palazzi presso l'Ospedale Civile *SS. Annunziata* e, naturalmente, all'Idroscalo.

Si trattava, ovviamente, di bersagli secondari verso i quali ogni attacco ebbe, in quella missione, un significato puramente diversivo, per creare confusione e nient'altro.

L'obbiettivo primario erano state le corazzate, e conseguire il risultato ottenuto fu, tutto sommato, abbastanza facile, considerando, naturalmente, le gravi carenze del sistema difensivo e l'assoluta mancanza di precauzioni adeguate ad una minaccia che, comunque, poteva e doveva essere prevedibile e prevista.

In simili condizioni la presenza di artiglieria contraerea non basta, contrariamente a quanto si potrebbe pensare, tanto più che le azioni diversive, come appunto i bombardamenti su obiettivi secondari, avevano e hanno lo scopo di attirare il fuoco dei difensori nella direzione sbagliata, creando così un ampio varco, sicuro e sguarnito, attraverso cui può compiersi, pressoché indisturbato, l'attacco principale.

Dunque, ripetendo il concetto, l'artiglieria contraerea non basta, e, infatti, non bastò.

Nessuno, ad esempio, pur intuendo lo scopo dell'incessante ricognizione nemica nei giorni immediatamente precedenti l'attacco e perfino in quella stessa giornata, si preoccupò di modificare la

posizione delle navi nella rada subito dopo l'imbrunire, se non addirittura di far uscire le navi in mare aperto, prendendo così in contropiede eventuali iniziative del nemico.

Ciò, verosimilmente, avrebbe mandato all'aria qualsiasi piano d'attacco, dal momento che la posizione stessa dei bersagli non sarebbe mai stata prevedibile in modo certo, e questo, sicuramente, avrebbe reso estremamente difficile il lavoro degli aerosiluranti, soprattutto poi in condizioni di volo notturno.

Occorre però aggiungere che certe carenze, per quanto non siano per nulla nuove all'*Italianità* moderna, che tutti noi sappiamo esser assai *fertile* quanto a *spirito organizzativo* e ad *amore per l'efficienza*, potrebbero esser state dovute non solo alla colpevole e superficiale incompetenza di chi aveva la responsabilità di evitarle, ma anche a qualcosa di ben più grave...

Ad esempio, non solo lo sbarramento di palloni frenati presentava ampi varchi, ma anche il sistema di reti antisiluro lasciava molto a desiderare, mancando di fatto diverse migliaia di metri di questo ulteriore e fondamentale sistema di protezione intorno alle nostre maggiori unità da battaglia.

Per la precisione, mentre i varchi nello sbarramento aereo erano dovuti principalmente al fatto che, rispetto al numero originario di palloni frenati, circa una 60ina di essi era andata distrutta o strappata via dal vento e non era stata mai più sostituita, quanto alle reti parasiluri, al contrario, rispetto ai 12.800 metri previsti, solo 4.200 erano stati effettivamente posti in opera.

Può anche darsi che se quelle reti non fossero mancate, ciò non avrebbe fatto comunque grande differenza, dal momento che, grazie ai nuovi «*acciarini duplex*» di cui erano dotati i siluri britannici, questi erano in grado di esplodere sotto le carene delle navi per influenza elettromagnetica già a dieci metri di distanza, tuttavia la lunga serie di carenze, omissioni e sottovalutazioni che portarono al disastro della notte di Taranto sono tutti elementi che, nel corso degli anni e perfino subito dopo l'attacco, fecero pensare non soltanto a una totale sprovvedutezza da parte italiana, ma addirittura a un vero e proprio atto di tradimento da parte di qualche ufficiale dei più alti gradi della gerarchia militare della nostra Marina.

Il dubbio, in tal senso, senz'altro rimane, ed è assai arduo scacciarlo dalla mente con assoluta convinzione.

Oggi, tuttavia, simili polemiche si sono in gran parte attenuate soprattutto grazie alla scoperta, in seguito alla rimozione dei vincoli di segretezza che pesavano su molti archivi britannici del tempo, dell'esistenza dell'*ULTRA*, una speciale macchina decodificatrice in grado di decifrare tutti i messaggi in codice che i nostri Comandi e le diverse unità si scambiavano di continuo, permettendo così all'Ammiragliato di conoscere, spesso con largo anticipo, tutte le mosse della nostra Marina.

Per nostra fortuna, e per sfortuna britannica, quella missione, la cui ripetizione era prevista per la notte successiva, non ebbe replica, ma fu annullata a causa del fumo, della pioggia e delle nubi basse che, all'indomani dell'incursione, gravavano sulla città.

Il giorno dopo, quando venne pubblicato sulla stampa nazionale il Bollettino di guerra n. 158, i Tarantini poterono capire, forse per la prima volta, quanto fossero *affidabili* le notizie diffuse dal Regime sulla reale condotta della guerra: «*Solo una unità è stata in modo grave colpita. Nessuna vittima. Sei aerei nemici sono stati abbattuti e parte dei loro equipaggi è stata catturata; tre altri probabilmente abbattuti.*».

Questo è quanto si poteva leggere sul *Corriere della Sera* di mercoledì 13 novembre 1940 e, probabilmente, in questo modo, non soltanto furono messe fuori combattimento tre grandi corazzate, ma si aprì anche una delle prime crepe fra il Popolo che piangeva i suoi morti e le sue *belle navi* e un Regime che aveva commesso il grave e imperdonabile errore di credere di poter vincere una guerra impossibile mentendo a se stesso e verso coloro i quali avrebbero dovuto sostenerlo circa le reali condizioni di preparazione della Nazione di fronte al più impegnativo conflitto militare che la Storia umana sia in grado di ricordare.

La notte di Taranto dell'11-12 novembre 1940 fu anche questo, e non solo: tutti, o quasi, attraverso la sublimazione storica creata dalla onnipotente e onnipresente cinematografia americana, conoscono e ricordano quel che avvenne a Pearl Harbor, nelle Isole Hawaii, il 7 dicembre 1941.

Pochissimi, tuttavia, sono al corrente del fatto che forse, senza la notte di Taranto, l'attacco nipponico alla Base americana non ci sarebbe mai stato, o magari sarebbe stato molto diverso, e

probabilmente, se ci fosse stato, avrebbe avuto un esito un po' diverso, o molto diverso da quello a noi oggi noto.

Non a caso, infatti, in seguito all'attacco sferrato dagli Inglesi nella rada dell'antica città spartana, esperti militari del *Sol Levante*, nostro alleato nel *Patto Tripartito*, con il loro tradizionale spirito di emulazione che è proprio dei Nipponici, si precipitarono a studiare *come* quell'attacco era stato concepito e condotto, allo scopo di apprenderne i concetti tattici e strategici di base per poi applicare la tecnica così appresa nella preparazione di quel piano che permise al viceammiraglio Nagumo, l'anno successivo, di infliggere alla Marina degli Stati Uniti d'America una delle più atroci e cocenti sconfitte navali di tutta la Storia.