

La notte di Taranto

L'11 novembre 1940 è un giovedì. A Taranto, una delle maggiori basi navali della flotta italiana, sembra tutto calmo: sul lungomare è sceso un tiepido crepuscolo e la consueta folla dei curiosi e dei marinai in libera uscita si è diradata e poi dispersa. Nel Mar Grande, protette dalle reti parasiluri e dai palloni di sbarramento, ci sono alla fonda sei corazzate (*Littorio, Vittorio Veneto, Giulio Cesare, Cavour, Duilio, Doria*), tre grandi incrociatori (*Gorizia, Zara, Fiume*) e otto cacciatorpediniere; nel Mar Piccolo, attorno ai sei incrociatori (*Trieste, Bolzano, Abruzzi, Garibaldi, Pola, Trento*) i caccia sono disposti «a pettine»; accanto a loro dondola all'ancora la nave appoggio *Miraglia*.

Nel buio dell'oscuramento totale passano le ronde a controllare i moli, le calate, gli imbocchi della base. Tutto è tranquillo. Attorno ai due Mari ci sono ventuno batterie contraeree con 101 cannoni, 68 complessi di mitragliere (con un totale di 84 canne) e 110 mitragliere leggere. Quando un mese prima l'Italia ha attaccato la Grecia, Badoglio ha suggerito di spostare la flotta da Taranto perché c'è da aspettarsi un attacco inglese, ma i due Mari di Taranto, almeno dai rapporti ufficiali, risultano ben difesi: oltre alle batterie antiaeree ci sono ottantasette palloni aerostatici (una trentina dei quali lungo la diga della Tarantola); quasi tredici chilometri di reti parasiluri che, scendendo alla profondità di dieci metri, proteggono a distanza ravvicinata (2000 metri) le navi ormeggiate mentre tredici stazioni aerofoniche ascoltano in continuazione i suoni provenienti dal cielo e dal mare.

Il comando della base, però, è in stato di preallarme. Da quattro giorni Supermarina, avvertita a sua volta dalla ricognizione aerea, ha informato che la squadra inglese di Alessandria d'Egitto (ammiraglio Cunningham) è uscita dal porto e che a Gibilterra la «Forza H» (ammiraglio Somerville) ha lasciato gli approdi dirigendosi verso levante. Nella piazzaforte di Taranto l'allarme aumenta fin dal mattino dell'11 novembre per i frequenti avvistamenti di Sunderland, i ricognitori nemici: il lugubre suono delle sirene echeggia sulla rada per quasi tutto il giorno e ancora a sera, alle 19:55, alle 20:55 e alle 21:30.

Gli Inglesi preparano il colpo di Taranto

Nessuno, nella base, sembra avere dato importanza al fatto che proprio il giorno prima violentissime raffiche di vento hanno strappato 60 palloni frenati e che dei 12.800 metri di reti parasiluri ne sono stati sistemati soltanto 4200 mentre i restanti si trovano nei magazzini o addirittura ancora in fabbricazione; l'imprevidenza è tale che nessuno mette in relazione queste carenze difensive – specifiche per un attacco di aerosiluranti – col fatto che già dal 1938 un Inglese, l'allora capitano di vascello G. Lyster, comandante della portaerei *Glorious*, su ordine dell'ammiraglio Dudley Pound, capo della Mediterranean Fleet, ha preparato un piano di attacco alla base di Taranto imperniato proprio sull'impiego di aerosiluranti.

In realtà, quel vecchio progetto è stato ripreso fin dal 30 agosto 1940 da Cunningham che pensa di realizzarlo affidandolo al suo ideatore, contrammiraglio Lyster, il quale gli ha appena scritto: «Le navi italiane non mostrano alcuna inclinazione ad avventurarsi lontano dal golfo di Taranto e poiché non è facile trovare un'esca tale da indurle a fare ciò, bisogna prendere in considerazione l'attacco aereo del porto». Per l'operazione, Cunningham conta di impiegare una o due portaerei, l'*Illustrious* e la *Eagle*, con dodici Fullmar e ventidue Swordfish, i «pesci spada», biplani un po' vecchiotti (sono del 1933), che volano a 248 km l'ora e possono portare 700 chili di bombe oppure un siluro da 457 millimetri. Aerosiluranti, quindi; proprio l'arma in cui – per ironia della sorte – l'Italia eccelle: un italiano, il capitano Guidoni del Genio navale, fin dal 1911 con un esperimento nel golfo di La Spezia, aveva dimostrato la possibilità pratica di lanciare un siluro da un aereo.

Gli Inglesi si preparano. I loro ricognitori scattano migliaia di fotografie della base scoprendo, l'uno dopo l'altro, gli ancoraggi, le batterie antiaeree, le posizioni delle reti parasiluri e persino – forse attraverso i servizi segreti – la loro profondità sicché regolano gli ordigni da lanciare sui 10 metri e 60 centimetri. Poi provano i lanci. C'è timore che il siluro affondi di colpo (sotto i dodici metri, di solito) e che il buio della notte, rotto dalle luci abbaglianti ma false dei bengala, inganni i piloti degli Swordfish (invece saranno proprio questi i grandi protagonisti del blitz inglese sicché mentre l'Italia parlerà, mestamente, di «notte di Taranto», la stampa britannica esalterà «la notte dei pesci spada»). Infine, il problema dell'autonomia. Le portaerei debbono lanciare Fullmar e Swordfish quando sono ancora ben distanti dalla costa italiana, altrimenti l'avvistamento nemico le può notare: la conclusione è che gli aerosiluranti vengono dotati di serbatoi supplementari.

Questa operazione, denominata in codice «Judgment», Decisione, avrebbe dovuto prendere l'avvio il 21 ottobre, anniversario di Trafalgar, ma un ripetersi di contrattempi tecnici ha indotto Cunningham a procrastinarla al 6 novembre. In questo giorno da Alessandria d'Egitto esce la *Illustrious* scortata dalle navi da battaglia *Warspite*, *Valiant*, *Malaya*, *Ramillies* e alcuni cacciatorpediniere. Tutti, ad Alessandria (anche gli agenti segreti al servizio della Germania e dell'Italia), credono che la squadra prenda il mare per andare a proteggere i convogli diretti dalla baia di Suda, nell'isola di Creta, a Malta.

Le navi dirigono a nord e poi a levante: sulla carta geografica di Cunningham è segnato un grosso punto rosso a 40 miglia ad ovest di Cefalonia e a 170 da Taranto: indica il luogo preciso in cui debbono decollare gli aerosiluranti.

Quella notte a Taranto

Lì, alle 20 dell'11 novembre, giunge l'*Illustrious* senza che la portaerei sia stata avvistata dalla ricognizione italiana; anche carenze di questo genere pesano sulla «notte di Taranto»; il giorno 10, ad esempio, le stazioni di vedetta di Pantelleria e di Linosa avevano segnalato un imprecisato gruppo di navi che, proveniente da Gibilterra, aveva attraversato a nostra insaputa il Canale di Sicilia: solo dopo la guerra si saprà che la nave capofila era addirittura la corazzata *Barham* della «Forza H» di Somerville.

Mezz'ora dopo, alle 20:30, uno dei ricognitori Sunderland che sorvola Taranto vede entrare nella base anche la corazzata *Doria* e trasmette in cifra a Cunningham: «Tutti

i fagiani sono andati nel nido». Contemporaneamente, dall'*Illustrious* vengono lanciati dodici aerei seguiti – mezz'ora dopo – da altri otto. La loro missione è stata da tempo discussa e precisata: sia la prima che la seconda ondata debbono giungere nel cielo di Taranto da sud-ovest (per non rivelare all'avvistamento italiano la vera provenienza e, quindi, la posizione dell'*Illustrious*); due scaricheranno i bengala e gli spezzoni incendiari sul Mar Grande e alle spalle della flotta in modo da creare un vero e proprio schermo luminoso contro il quale si dirigeranno gli aerosiluranti scoprendo con chiarezza la sagoma delle navi nemiche; gli altri aerei bombarderanno gli incrociatori nel Mar Piccolo con lo scopo principale di stornare la contraerea. La prima ondata è composta da sei aerosiluranti, due bengalieri (lancia-bengala) e quattro bombardieri; la seconda ha cinque aerosiluranti, due bengalieri e un bombardiere.

Su Taranto, a quell'ora, la luna è piena per tre quarti e la visibilità è ottima. Il freddo di novembre non si sente quasi, anche se spira una leggera brezza da nord-ovest. Alle 22:55 il silenzio è squarciato dal quarto allarme della serata e la batteria di San Vito comincia a sparare. La sorpresa arriva cinque minuti dopo, alle 23 in punto. I due bengalieri della prima ondata illuminano il tratto orientale del Mar Grande mentre un bombardiere sgancia da alta quota per far credere ad una normale incursione. Nello stesso tempo gli aerosiluranti, che a motore spento scendono da 1300 metri, arrivano davanti alle reti di protezione e quasi sfiorano il mare, manovrando in modo da evitare sia l'accecamento dei proiettori che la localizzazione da parte degli aerofoni.

Sul velivolo di testa c'è il capogruppo pilota Kenneth Williamson con l'osservatore Scarlett: lo seguono gli equipaggi Maculay-Wray e Sparke-Neale. Williamson punta sulla *Cavour* che ha di prua, sorprende anche le mitragliere della corazzata e da 450 metri lancia il siluro raggiungendo l'obiettivo a prora, di sinistra. Nello stesso tempo il suo velivolo, colpito dalla contraerea, si impenna e precipita in mare: i due naufraghi sono salvati dai marinai del cacciatorpediniere *Fulmine*. La *Doria* è sfiorata da siluri lanciati da una distanza di quasi un chilometro, ma alle 23:15 la *Littorio* è colpita due volte: a prora, sul lato destro, dallo Swordfish del pilota Kemp (osservatore Bailey), a poppa dal pilota Swayne (osservatore Buscall). Un minuto più tardi l'equipaggio dell'ultimo aerosilurante (pilota John Maund, osservatore Al Bell) scende a quota bassissima, poco più di cinque metri, per non essere raggiunto dalla contraerea e scaraventa un siluro contro la poppa della *Vittorio Veneto*: l'ordigno tocca l'acqua, percorre duecento-trecento metri e poi esplode senza recare danni alla corazzata.

«Duce, è stata una notte molto dura»

Ad un tratto, nella battaglia – durata meno di quaranta minuti – c'è una pausa: la notte si riempie dell'urlo delle sirene d'allarme e di quelle delle ambulanze e dei Vigili del Fuoco; sui moli e sulle navi divampano i bagliori degli incendi: i riflettori incrociano invano nel cielo i loro fasci di luce. In questa confusione tragica, quando mancano esattamente cinque minuti a mezzanotte, e tutto sembra finito, s'accendono sopra Taranto gli otto chiarissimi bengala. L'attacco riprende, con la seconda ondata di Fullmar e Swordfish: la *Duilio* è raggiunta a prora diritta da un siluro scagliato dall'aereo del pilota Lea (osservatore Jones); un altro siluro, il terzo, colpisce la

Littorio. L'azione diversiva sul Mar Piccolo si conclude quasi nello stesso istante: l'incrociatore *Trento* è stato danneggiato da una bomba.

In complesso tutti gli aerosiluranti, tranne due abbattuti (uno è quello di Williamson: l'altro, con a bordo il pilota Gerry Bayley e l'osservatore Tod Slaughter, è stato centrato in pieno dalle mitragliere mentre attaccava invano il *Gorizia*), tornano a bordo dell'*Illustrious*. I siluri lanciati sono stati undici: uno ha colpito la *Cavour*, tre la *Littorio*, uno la *Duilio*. Gli altri sono andati tutti a vuoto: esplosi prima del tempo, finiti nei fondali e nel fango. Ma i danni arrecati dagli Inglesi sono pesantissimi: la *Cavour*, completamente allagata, è inclinata su un fianco (e non tornerà più in servizio), la *Littorio*, che lamenta tre squarci nei fianchi, tutti di circa 150 metri quadrati, rimarrà immobilizzata fino al marzo 1941, e la stessa sorte toccherà alla *Duilio* che il comandante, per evitare l'affondamento, ha portato a incagliare davanti alla passeggiata del lungomare. I morti, complessivamente, sono 59 di cui trentadue sulla *Littorio*, diciassette sulla *Cavour* e tre sulla *Duilio*.

Qualche ora più tardi (ormai alberggiava su Taranto) il prefetto della città, ammiraglio Emilio Mariano, viene svegliato dallo squillo del telefono appoggiato sul suo tavolino da notte. Mariano ode la voce di Mussolini. «Siete voi, Mariano?». «Sì, Duce». «Dite, Mariano, cosa c'è di nuovo a Mar Grande?». «Duce, è stata una notte molto dura... ». Mussolini apprende così gradatamente la verità, certamente non dissimile da quella contenuta in un primissimo rapporto inviatogli da Supermarina. Il Duce, però, forse distratto dalla brutta piega che stanno prendendo gli avvenimenti in Grecia, non sembra capire molto della gravità di quell'attacco. Così anche nei mesi successivi, quando Supermarina gli fa conoscere il proprio «apprezzamento della situazione», un documento da mozzare il fiato, sottovaluterà l'avvenimento. Ciano, il giorno dopo l'attacco, scrive nel *Diario*: «Giornata nera. Gli Inglesi hanno silurato la flotta alla fonda a Taranto, hanno colato a picco la *Cavour* e gravemente danneggiato la *Littorio* e la *Duilio*. Quando Badoglio venne l'ultima volta a vedermi disse che, attaccando la Grecia, avremmo subito dovuto spostare la flotta, non più sicura. E perché non si è fatto ciò a quindici giorni dall'inizio delle operazioni e in fase di plenilunio? Mussolini comunque non sembra molto colpito».

Al contrario del Duce, Cavagnari capisce invece che l'equilibrio in Mediterraneo è spezzato a favore degli Inglesi che avevano per la prima volta svelato agli increduli – e ce n'erano tanti ancora in Italia – «la formidabile potenzialità degli aerei siluranti contro le grandi navi e in generale le capacità offensive delle navi portaerei». Proprio quelle portaerei che la Marina per vent'anni si era ostinata a chiedere e che il capo del fascismo le aveva sempre negato con l'affermazione che «tutta la penisola era già una portaerei protesa nel Mediterraneo».

Il 30 dicembre 1940 Supermarina prepara per Mussolini un apprezzamento della situazione. Eccone i passi più importanti. «Dopo l'azione aerosilurante del 12 novembre, gli Inglesi hanno potuto assicurarsi senza difficoltà la prevalenza di forze in entrambi i bacini del Mediterraneo così che è venuto meno uno dei postulati strategici su cui poteva fondarsi la nostra condotta delle operazioni: affrontare cioè con superiorità di forze l'una o l'altra delle due frazioni della Mediterranean Fleet. D'altra parte la grande diminuzione di efficienza dell'aviazione marittima (dovuta alle perdite) combinata con la brevità delle giornate, ha molto ridotto la nostra possibilità di controllare i movimenti del nemico. Si è determinata una situazione per

cui il nemico ha la più incontrastata libertà di movimenti, salvo qualche danno sporadicamente inflitto da qualche sommergibile e da qualche aereo».

Cunningham scrive invece all'Ammiraglio: «Taranto deve essere ricordata per sempre per avere dimostrato una volta per tutte che la Marina ha nell'aviazione navale la sua più potente arma. Il colpo ha ridotto, se non abolito interamente, la minaccia che la flotta nemica possa interferire nella ininterrotta successione di convogli per la Grecia e ci ha permesso di diminuire il numero delle nostre corazzate nel Mediterraneo occidentale».

Infine Churchill alla Camera dei Comuni dice esultante: «Non vi è dubbio che la messa fuori combattimento della flotta italiana da battaglia avrà una notevole influenza sull'andamento della guerra». Poco prima aveva invece commentato: «Invece di mandare i suoi aerei a bombardare l'Inghilterra, il signor Mussolini avrebbe fatto molto meglio a tenerli in Italia e a difendere la flotta». A Londra il *Times*, per la prima volta nella sua storia, esce con l'edizione straordinaria per annunciare il colpo di Taranto: non lo aveva fatto neppure per l'occupazione nazista di Parigi.

La strategia navale italiana

Quando l'Italia era entrata in guerra, il 10 giugno 1940, aveva una flotta potente, almeno sulla carta: 2 corazzate; 7 incrociatori pesanti; 12 incrociatori leggeri; 3 incrociatori vecchio tipo; 59 cacciatorpediniere; 67 torpediniere; 115 sommergibili; 66 MAS. Altre 4 corazzate stanno per entrare in squadra e due sono l'orgoglio della Marina: la *Littorio* e la *Vittorio Veneto*, 36.000 tonnellate, nove pezzi da 381, trenta nodi di velocità. Tuttavia la flotta è inferiore a quella francese e alla Mediterranean Fleet che hanno una nave senza riscontro nella Marina italiana: la portaerei. Espressamente non voluta da Mussolini malgrado studi, progetti e insistenze, la portaerei per noi rimarrà parola proibita almeno fin dopo la tragedia di Matapan quando con 2600 morti, tre incrociatori e due caccia affondati impariamo a nostre spese il significato vero e profondo di un'aviazione imbarcata sia dal punto di vista della protezione che da quello dell'offesa e della ricognizione, e anche quando avremo finalmente una portaerei, l'*Aquila*, ottenuta dalla trasformazione di un transatlantico, non si riuscirà a metterla in servizio in tempo. In compenso, ci si illude che possano bastare per la ricognizione i 163 Cant Z.501 dell'aviazione della Marina sparsi in tutto il territorio nazionale e in Nord Africa e i quaranta Ro.44 imbarcati sulla flotta. Quanto al resto, avrebbe dovuto pensarci l'aviazione, ma questa non è ancora addestrata alle azioni col siluro, non sa che cosa significhi bombardamento navale e ha già le sue gatte da pelare, chiamata su tutti i fronti a fare l'impossibile.

Questa situazione induce Cavagnari, capo di Stato Maggiore della Marina, a mandare a Mussolini un memorandum l'11 aprile 1940, in cui afferma che «non sembra giustificata l'entrata in guerra di nostra iniziativa» a causa dell'inferiorità navale. Ma il Duce, che ha voluto fermamente le sue corazzate, risponde a Cavagnari di non saper capire a cosa serva l'aver costruito una grande Marina se questa non è capace di misurarsi con gli Anglo-Francesi. Cavagnari tace. Subisce passivamente la frenesia del duce che «vuole scrivere la Storia» e torna al ministero a cercare di adattare piani e direttive con una parvenza di logica almeno da sottoporre all'approvazione del Capo.

Con questo stato d'animo la Marina va alla guerra. Disponendosi in silenzio ad una lotta impari senza speranza, col «pessimismo dell'intelligenza» e l'ottimismo del senso del dovere da compiere fino al sacrificio.

Chi meglio di tutti tra gli ufficiali comandanti esprime questa situazione interiore è Carlo Fecia di Cossato che ai primi giorni di guerra si confida con un compagno di corso in Accademia e dice: «Sono convinto dell'inevitabile sconfitta che ci aspetta ma tutto ciò non potrà mai avere alcuna conseguenza sull'impegno che io metterò a combattere questa guerra in cui tutti siamo impegnati. Il mio dovere di ufficiale e di comandante, si vinca o si perda, è quello di tenere duro».

L'apertura strategica della Marina italiana consiste, già il 10 giugno 1940, nell'offensiva col naviglio subacqueo. Quarantasei sommergibili vengono dislocati all'agguato in Mediterraneo, sei nel Mar Rosso, due si avviano all'Atlantico. I due terzi della flotta sottomarina (contrariamente al concetto di impiego di un terzo) vanno allo sbaraglio in omaggio alla direttiva del duce di «attaccare per mare e per cielo».

Ai comandanti, Supermarina ordina: «Girate in quadrato di dieci miglia di lato», che è come dire: fate da boa. Al *Bagnolini* di Tosoni Pittoni spetta la prima vittoria: la notte del 12 giugno affonda il *Calypso*, un incrociatore da quattromila tonnellate, con una splendida azione in superficie. Ma alla fine del mese, al rientro dalla missione dei primi giorni di guerra, dieci sommergibili mancano all'appello: sei perduti in Mediterraneo e quattro nel Mar Rosso in una catena di tragiche coincidenze.

Avviene infatti, in quel caldo giugno del 1940, che gli impianti di aria condizionata della maggior parte dei battelli vada in avaria sprigionando un gas che lentamente intossica e fa impazzire. A Suakin va alla deriva un sommergibile con il personale completamente fuori controllo finché urta contro uno scoglio e affonda. Il 19 giugno gli Inglesi catturano davanti ad Aden un altro battello che galleggia immobile nel golfo: gli ufficiali sono morti, l'equipaggio in preda alle allucinazioni. A bordo il nemico trova codici, documenti segreti e cifrati: può quindi tendere agguati in quel teatro ed essere sicuro della vittoria. Dieci sommergibili, dunque, contro un incrociatore e una petroliera (affondata dal *Naiade*): i conti per qualcuno a Roma cominciano a non tornare ad appena venti giorni dall'inizio della guerra.

Inizia la guerra dei convogli

In attesa dello scontro «decisivo e risolutivo» tra due grandi flotte sognato dal duce, mentre già a Villa Incisa stiamo trattando con la Francia l'armistizio, nel Mediterraneo va delineandosi la vera guerra navale, quella che la Marina avrebbe dovuto combattere fino al 1943 e per la quale non era stata pensata, voluta, costruita e preparata: la guerra dei convogli per l'Africa settentrionale, un tipo di guerra navale mai studiato approfonditamente dallo Stato Maggiore Generale.

Già una settimana dopo la dichiarazione della guerra alla Marina giungono le prime richieste dell'Esercito. Da Napoli, il 18 giugno si muove il sommergibile *Zoea* con sessanta tonnellate di munizioni. Il giorno dopo è la volta della squadriglia cacciatorpediniere (*Artigliere, Geniere, Camicia Nera, Aviere*) che parte per Bengasi con cannoni, mitragliatrici e 300 uomini. Il 24 giugno il sommergibile *Bragadin* va a Tobruk con trenta tonnellate di materiali per l'aeronautica e il 25 parte per Tripoli la *Ramb 3* (nave frigorifero adibita a nave scorta) con 600 tonnellate di carne congelata.

Lo stesso giorno, sempre da Napoli, volgono la prua verso l'Africa due grandi motonavi, l'*Esperia* e la *Victoria*, scortate dalle torpediniere *Orsa* e *Procione* e poi dai caccia della 14^a squadriglia.

La sera del 27 partono da Taranto tre caccia: l'*Espero*, l'*Ostro* e lo *Zeffiro* con due batterie contraeree e 160 uomini della Milizia da portare in Africa. Nel pomeriggio del 28 i caccia vengono intercettati dalla 7^a Divisione di incrociatori britannici (*Orion*, *Gloucester*, *Liverpool*, *Neptune*, *Sydney*). Enrico Baroni, capitano di vascello e caposquadriglia, ordina allo *Zeffiro* e all'*Ostro* di aumentare l'andatura verso l'Africa avendo deciso di affrontare da solo il nemico e così salvare il grosso del convoglio. Baroni attacca la formazione britannica con i cannoni e i siluri. Colpito e incendiato l'*Espero* viene abbandonato dal suo equipaggio ma non da Baroni che rifiuta di porsi in salvo e scompare con la propria nave sotto gli occhi degli Inglesi allibiti. Enrico Baroni è la prima medaglia d'oro della battaglia dei convogli.

Fin dai primi giorni di guerra si capovolge dunque la strategia marittima nel Mediterraneo e si svela agli Italiani per quella che è e sarà negli anni futuri: tenere aperti i canali di rifornimento verso l'Africa per alimentare il fronte principale. Agli Inglesi spetta il contrario: rompere questa linea di rifornimento attaccandola da Ovest – Gibilterra – e da Est – Alessandria – facendo perno su Malta. E fin dai primi giorni appare subito evidente agli uomini di mare che la lotta sarà durissima perché abbiamo scarso naviglio sottile (corvette e avvisi scorta, specialmente), insufficiente cooperazione aerea, nessun addestramento al combattimento notturno, superate attrezzature di scoperta antisommersibile. Per non parlare del radar.

Il 30 giugno l'Esercito chiede a Supermarina di organizzare un convoglio per il trasporto in Africa settentrionale di 13.000 uomini, 1250 autocarri, 40.000 tonnellate di viveri, 18.000 tonnellate di carburante. E l'Aeronautica vuole il trasporto di 5000 tonnellate di materiali vari fra cui 20.000 fusti di benzina. Negli stessi giorni Cunningham dispone l'invio di personale, materiali e munizioni da Malta ad Alessandria. Con questo scopo fa allestire due convogli con la scorta di tutta la Mediterranean Fleet e in più ordina alla «Forza H» di portarsi da Gibilterra nel Mediterraneo occidentale per un'azione diversiva. Nascono così i presupposti dello scontro navale di Punta Stilo avvenuto il 9 luglio 1940 nelle acque della Calabria.

Scontro a Punta Stilo

Supermarina intanto ha già preparato il convoglio italiano con le importantissime forniture richieste e dispone a protezione una scorta imponente: due corazzate, *Cesare* e *Cavour*; sei incrociatori pesanti: *Bolzano*, *Trento*, *Fiume*, *Gorizia*, *Zara* e *Pola*; otto incrociatori leggeri e una quarantina di siluranti. Il comando in mare viene affidato all'ammiraglio di squadra Inigo Campioni, viareggino, il più anziano dei nostri ammiragli in servizio. Cunningham esce da Alessandria e da Gibilterra con sei corazzate, due portaerei, sette incrociatori, una ventina di caccia. La «Forza H» tuttavia non entra in gioco (e in questo senso fallisce il disegno di Cunningham di dividere le forze italiane) perché non si spinge oltre le Baleari a causa dei forti attacchi aerei cui viene sottoposta dalla Sardegna e delle insidie dei sommergibili.

La partita si gioca invece nel Mediterraneo centrale, nel momento in cui l'ammiraglio inglese decide di tagliare la rotta di Campioni, ormai di ritorno da Bengasi e con il convoglio al sicuro. Campioni è tranquillo anche perché gli sembra d'aver inteso che

il giorno prima la flotta di Cunningham era stata «duramente colpita» dall'aviazione dell'Egeo e praticamente dimezzata (in realtà solo l'incrociatore *Gloucester* è stato danneggiato senza per questo essere eliminato dalla battaglia). Il piano, in teoria, si presenta perfetto specialmente quando Cunningham, che «vuole» incontrare la flotta italiana, dispone le sue navi al traverso della rotta per Taranto: gli Inglesi sembrano cadere nella trappola. Su di essi, spera Campioni e lo spera anche Supermarina e lo assicura Superaereo, si getterà l'aviazione di Calabria, Sicilia e Puglia e li «lavorerà» per bene prima di consegnarli ai cannoni della *Cesare*, della *Cavour* e degli incrociatori pesanti.

Il piano invece fallisce perché l'aviazione manca completamente il suo obiettivo. Per tutta la mattina del 9 luglio nessun aereo italiano volteggia e picchia sulla flotta inglese perché non riesce a trovarla. Almeno fino alle 13:30. A quell'ora un ricognitore marittimo batte il segnale di scoperta delle tre corazzate di Cunningham e di otto caccia di scorta. Pochi minuti prima i nostri «diecimila» avevano sventato con la manovra l'attacco degli aerosiluranti della *Eagle*. Campioni, a questo punto, preferisce dare battaglia e muove incontro al nemico fidando sempre nell'aeronautica. Ha disposto le navi su quattro colonne intervallate di 5 miglia: uno spiegamento che consente di avere sempre al centro le due corazzate e gli incrociatori pesanti.

Cunningham avanza con tre gruppi. In testa quattro incrociatori, al centro la *Warspite* con cinque caccia, in coda le due corazzate meno veloci, la portaerei *Eagle* e l'azzoppato *Gloucester*. Alle 15:15 i nostri incrociatori leggeri aprono il fuoco. Alle 15:53 è la volta delle corazzate. Le salve degli Inglesi inquadrano presto la corazzata *Cesare* che riceve un colpo da 381 sul fumaiolo poppiero.

L'esplosione fa scendere la velocità della nave a diciotto nodi. Campioni, preoccupato, ordina la rottura del contatto affidando il contrattacco di copertura ai cacciatorpediniere. Cunningham preferisce non insistere: sta al gioco del suo collega italiano e vira per Alessandria. Alle 16:43, finalmente, arrivano i nostri aerei che attaccano le navi inglesi fino alle 21 scaricando tonnellate e tonnellate di bombe senza colpirne una. Nella foga, i nostri aviatori attaccano anche le navi di Campioni non avendole riconosciute.

Si conclude così lo scontro di Punta Stilo senza vinti né vincitori sul mare ma con un grosso «pegno» strategico per Cunningham che si accorge che, tutto sommato, non è poi tanto pericoloso avvicinarsi alle coste italiane. Quanto alla Marina italiana, valgono le parole dell'ammiraglio Bernotti: «Nel luglio del 1940 la Marina – scrive il critico militare – in conformità agli ordini del Comando Supremo doveva tentare l'impiego coordinato con le forze dell'aria. La Marina non poteva illudersi che le corazzate rimodernate avessero capacità offensiva e difensiva sufficienti per affrontare le corazzate britanniche; ma in quel primo esperimento doveva fidare sulle possibilità che l'aiuto dell'armata aerea riuscisse tempestivo ed efficace. Tale presupposto non si verificò; quindi la battaglia navale di Punta Stilo fu soltanto il principio di una battaglia impegnata in condizioni svantaggiose. La rottura del contatto fu determinata dalla necessità di evitare inutili perdite tenendo conto dell'impossibilità di sostituirle».

Questa è la verità storica su Punta Stilo come emerge dopo quarant'anni di polemiche e di accuse assurde a Campioni che, se certo non era una «mente» in quanto a spirito

di iniziativa, non si può neppure dipingere come un «marinaio un po' troppo timido», per non dire di peggio.

Capo Spada

Pochi giorni dopo Punta Stilo, ancora una volta a spese proprie, la Marina sconta il mancato coordinamento con l'aeronautica e soprattutto la mancanza di una propria aviazione navale imbarcata e a terra. Avviene a Capo Spada il 19 luglio uno scontro tra incrociatori in cui perdiamo il *Colleoni*, uno dei veloci e fragili «cinquemila» della 2ª Divisione dell'ammiraglio Casardi.

Pochi giorni prima Casardi, che si trova a Tripoli con le sue navi, ha ricevuto un ordine da Supermarina. Deve correre veloce e bombardare la zona di Sollum e dirigere poi a Lero per costituirvi un'agile forza navale contro il traffico britannico nell'Egeo. L'aeronautica dell'Egeo avrebbe assicurato ricognizione e copertura. Casardi parte con la sua divisione e dirige verso l'Egeo alla massima velocità: tra l'altro ha saputo che un grosso convoglio dai Dardanelli sta per dirigersi verso Alessandria. Nella zona tra Creta e Cerigotto avvista di prora il profilo di quattro bastimenti. Li individua in quattro caccia britannici che, assieme all'incrociatore *Sydney*, stanno rastrellando il tratto di mare. Casardi non sa della presenza del *Sydney* perché la ricognizione aerea il giorno prima gli ha escluso che vi siano navi britanniche in quelle acque.

Ingaggia dunque battaglia contro le quattro siluranti avvistate ma viene circondato dagli Inglesi che dopo circa due ore di fuoco hanno la meglio. Il *Colleoni*, colpito, si ferma con i motori fuori uso ma spara fino all'ultimo. Il comandante, capitano di vascello Umberto Novaro, ferito all'addome, morirà due giorni dopo in un ospedale inglese e avrà esequie solenni e l'onore delle armi. Il *Bande Nere*, intanto, fa rotta verso Tobruk restituendo colpo su colpo al *Sydney* i proiettili incassati.

Alle 12:37 del mattino sul teatro della battaglia giungono, quando gli Inglesi stanno raccogliendo i nostri naufraghi, i bombardieri di Rodi, il cui intervento era stato chiesto dal *Bande Nere* alle 7:22. I nostri aeroplani attaccano gli Inglesi che sospendono le operazioni di salvataggio. Il giorno dopo Cunningham restituisce «la cortesia»: a Tobruk gli aerosiluranti della *Eagle* affondano i caccia *Nembo* e *Ostro*.

Dall'azione di Capo Spada a quella notturna del 12 ottobre passano poco più di due mesi nel corso dei quali la Marina (che ormai ha pronte all'impiego anche la *Littorio* e la *Vittorio Veneto*) perde un'occasione clamorosa per intercettare in mare le forze che Cunningham va aumentando ad Alessandria e Gibilterra. Con una serie di mosse diversive, l'ammiraglio britannico muove le sue navi alla fine di agosto per «coprire» agli Italiani un convoglio diretto a Malta e ad Alessandria, l'arrivo in Mediterraneo della portaerei *Illustrious* e di due grandi unità (tra cui l'*Ajax*) dotate di radar. Supermarina fa uscire la flotta alla ricerca degli Inglesi ma subordina lo scontro eventuale a condizioni talmente riduttive da ridurre il raid a una sterile puntata.

I danni che la *Illustrious* procurerà saranno quelli della «notte di Taranto». Quanto all'*Ajax*, la notte del 12 ottobre dimostrerà come combattere con il radar significhi vincere quasi in partenza, nel 1940, su avversari praticamente accecati. Quella notte, infatti, la 7ª Divisione britannica di incrociatori (*Ajax* e *York*) incontra un reparto navale italiano composto dalla 11ª Squadriglia di caccia «Artigliere» (*Artigliere*, *Aviere*, *Geniere* e *Camicia Nera*) e dalla 1ª Squadriglia di torpediniere «Airone»

(*Airone*, *Alcione* e *Ariel*). Malgrado il comportamento esemplare delle torpediniere che lanciano sette siluri a millecinquecento metri e attaccano col cannone, l'incrociatore affonda l'*Airone* e l'*Ariel*, poi dirige il fuoco contro l'*Artigliere* spazzandone il ponte di comando e immobilizzandolo prima di allontanarsi.

Il giorno dopo la nave viene silurata mentre tenta il rimorchio verso Augusta. Dei 550 uomini di equipaggio delle tre navi affondate ne vengono recuperati 225 anche grazie al messaggio in chiaro che Cunningham manda agli Italiani: «Naufraghi di caccia posizione 35° 50' N e 16° 22' E». All'Ammiragliato che lo rimprovera per questa azione in quanto «poteva compromettere la posizione della flotta» Cunningham risponde: «Potrò avere sbagliato ma in questa occasione i cacciatorpediniere italiani hanno combattuto bene». La battaglia dei convogli continua con lo stillicidio di scontri brevi e violenti e va prendendo sempre più fisionomia di vera e propria condotta di guerra per le due flotte.

Viene la «notte di Taranto» e poche ore dopo, nella notte del 12 novembre, Cunningham raccoglie un'altra vittoria. Pridham-Wippel, con tre incrociatori (*Orion*, *Sydney* e *Ajax*) e due caccia (*Nubian* e *Mohawk*) ha incrociato un convoglio italiano nei Canale d'Otranto: quattro navi mercantili – la *Catalani*, la *Premuda*, la *Capo Vado* e la *Antonio Locatelli* – scortate dalla *Nicola Fabrizi*, una torpediniera di 650 tonnellate e da una ausiliaria, la *Ramb 3*. Lo scontro finisce come deve finire: quattro mercantili affondati, la *Fabrizi* che si difende disperatamente e attacca come può finché si rifugia a Valona con morti e feriti a bordo tra cui il comandante, tenente di vascello Giovanni Barbini, che lascia per ultimo la nave ormai dissanguato, moribondo.

Si chiude l'anno 1940 con un ultimo scontro che di poco segue i precedenti, quello di Capo Teulada del 27 novembre. Anche questa battaglia – come del resto la stessa Punta Stilo – nasce in conseguenza di una azione contro il traffico marittimo. Un convoglio britannico parte da Gibilterra diretto ad Alessandria d'Egitto e Malta, l'isola che – relativamente a questo periodo – diventa sempre di più l'architrave della strategia di Cunningham. In appoggio al convoglio prende il mare la «Forza H», mentre da Alessandria esce tutta la Mediterranean Fleet. Triplice è il compito di quest'ultima: rilevare al largo della Sardegna le navi di Gibilterra, rafforzare la scorta del convoglio e proteggere indirettamente il traffico inglese nel bacino orientale tra Egitto, Creta e Grecia.

Per contrastare il disegno di Cunningham, Supermarina manda in mare le due corazzate *Vittorio Veneto* e *Cesare*, la 1^a e la 2^a Divisione incrociatori, tre squadriglie di caccia e una di torpediniere. Il comando è affidato a Campioni, Jachino guida gli incrociatori. L'incontro tra le due flotte avviene al largo di Capo Teulada.

Gli Italiani si presentano «scompensati» davanti al nemico con gli incrociatori sottoposti al tiro delle corazzate di Cunningham. Il *Trieste*, in particolare, rischia di essere colpito dal *Renown* che da 24.000 metri lo inquadra con i suoi 381. Campioni forza l'andatura della *Vittorio Veneto* per dare una mano agli incrociatori di Jachino e spara contro le navi inglesi. Lo scontro, tuttavia, dura pochissimo: appena dieci minuti di fuoco. Italiani e Inglesi preferiscono non rischiare oltre e desistono dal contatto. Le sole navi danneggiate sono il nostro caccia *Lanciere* (che verrà rimorchiato a Cagliari con successo) e l'incrociatore *Berwick*.

Conseguenze dirette, dunque, Capo Teulada non ne ha per le due flotte. Ma è fuori dubbio che Cunningham ottiene un buon successo strategico perché impegna le navi italiane allontanandole dal convoglio che, indisturbato, può giungere a destinazione.

Documenti e testimonianze

L'organizzazione della Marina italiana

All'entrata in guerra dell'Italia contro Francia e Inghilterra la Marina da guerra italiana aveva ultimato e perfezionato l'organizzazione dei comandi strategici e operativi centrali e periferici. Essa aveva una struttura piramidale così come era stata ideata il 1° luglio 1938 nel Documento di Guerra 1 (D.G.1).

Al vertice troviamo Supermarina, organo a disposizione del Capo di Stato Maggiore che traduce le superiori direttive in ordini e li dirama ai comandi dipendenti.

I comandi dipendenti da Supermarina erano:

Comandi di Forze navali; Comandi costieri; Comando superiore in mare da «attribuirsi al più anziano fra i comandanti delle unità che partecipano alla stessa operazione».

Le attribuzioni di Supermarina erano: impartire le direttive generali; emanare gli ordini generali di operazioni; emanare gli ordini di operazione per operazioni speciali; diramare le informazioni circa i movimenti delle nostre unità; diramare le informazioni circa i movimenti delle unità nemiche; designare il Comandante superiore in mare; coordinare nel campo strategico l'azione in mare; promuovere l'intervento di reparti aerei. All'inizio delle ostilità la Flotta italiana era divisa in due Squadre con comandi indipendenti.

Squadra A:

Comando in Capo 1^a Squadra: Ammiraglio di Sq. Inigo Campioni (nave *Littorio*)

Comando 5^a Divisione: Ammiraglio di Divisione Bruto Brivonesi (nave *Cavour*)

Comando 1^a Divisione: Ammiraglio di Divisione Pellegrino Matteucci (nave *Zara*)

Comando 2^a Divisione: Ammiraglio di Divisione Ferdinando Casardi (nave *Bande Nere*)

Comando 8^a Divisione: Ammiraglio di Divisione Antonio Legnani (nave *Duca Degli Abruzzi*)

Comando 9^a Divisione: Ammiraglio di Divisione Carlo Bergamini (nave *Littorio*)

Squadra B:

Comando in Capo 2^a Squadra: Ammiraglio di Sq. Riccardo Paladini (nave *Pola*)

Comando 3^a Divisione: Ammiraglio di Divisione Carlo Cattaneo (nave *Trento*)

Comando 4^a Divisione: Ammiraglio di Divisione Alberto Marengo di Moriondo (nave *Da Barbiano*)

Comando 7^a Divisione: Ammiraglio di Divisione Luigi Sansonetti (nave *Eugenio di Savoia*)

Gruppo Di Giussano:

Contrammiraglio Alberto Da Zara

Comando in Capo Squadra Sommergibili: Ammiraglio di Sq. Mario Falangola.

Dopo il siluramento delle corazzate *Littorio*, *Cavour* e *Duilio* fu abolita la suddivisione in due Squadre e creato un comando unico che fu assunto da Angelo

Jachino, Ammiraglio di Squadra, che alzò la sua insegna sulla *Vittorio Veneto* e poi sulla *Littorio*.

Le due Squadre furono ricostituite il 12 gennaio 1942 e così raggruppate:

1^a Squadra:

9^a Divisione: *Littorio* e *Vittorio Veneto*.

3^a Divisione: *Gorizia*, *Trieste*, *Trento*, *Bolzano*.

Gruppo Ct. di Squadra: 1^a; 7^a; 10^a; 11^a; 12^a; 13^a; 14^a; 15^a; 16^a Squadriglia Ct.

2^a Squadra:

5^a Divisione: *Duilio*, *Doria* e *Cesare*.

7^a Divisione: *Eugenio di Savoia*, *Duca d'Aosta*, *Attendolo*, *Montecuccoli*.

8^a Divisione: *Garibaldi*, *Duca degli Abruzzi*, *Bande Nere*, *Cadorna*.

Jachino e Cunningham: faccia a faccia per quattro anni

Angelo Jachino

Angelo Jachino, ammiraglio sfortunato. È l'unico giudizio storico, sereno e obiettivo che si può dare oggi, a quarant'anni dalla guerra sul mare nel Mediterraneo, dell'avversario di Cunningham. Vittorie sul mare Jachino non ne ha conseguite, anche se qualche successo lo ha colto. Amarezze e ingiuste accuse ne ha dovute subire, colpe non sue ne ha scontate a iosa, tutte in silenzio e con grandissima dignità. Ma una grandissima soddisfazione morale è riuscito ad averla, anche se quasi sul punto di morire. Quella di apprendere dai suoi avversari, dopo trent'anni di silenzio, che la tragedia di Matapan, il peso tormentoso della sua coscienza di comandante, non era stata causata da imprevidenza o incapacità e tanto meno dal tradimento, come volevano da tempo insinuazioni velenose e leggende artificiali costruite nel dopoguerra, ma soltanto dalla capacità degli Inglesi di decifrare i messaggi in codice di Supermarina e dei Tedeschi. «Adesso muoio in pace» è stato il suo commento, praticamente a pochi giorni dalla morte che lo ha colto il 3 dicembre 1976 alla vigilia della festa di Santa Barbara, la protettrice dei marinai.

È l'uomo di punta della Regia Marina

Nato a Sanremo nel 1889, Jachino diventa guardiamarina nel 1907 dopo avere frequentato l'Accademia di Livorno. Comandante di torpediniera, merita la medaglia d'argento. Dal 1923 al 1927 comanda il distaccamento di Marina di Pechino e diventa addetto navale presso la Legazione italiana in Cina. Rientrato in Italia viene mandato a Londra, che allora era la «capitale» delle Marine militari e, per la sua esperienza e capacità, nominato addetto navale presso l'ambasciata italiana.

Nel 1935 è promosso contrammiraglio e destinato al comando di due gruppi leggeri. Ammiraglio di divisione due anni dopo, Jachino comanda la prima Divisione navale e poi, sul *Di Giussano*, la Divisione scuola comando.

Desta meraviglia il suo modo di far evolvere i bastimenti e la profondità della sua didattica. Per questi meriti ottiene il comando dell'Accademia Navale di Livorno e a

soli 47 anni diventa ammiraglio di squadra circondato da un prestigio altissimo. Jachino, assieme a Bergamini, è considerato l'uomo «di punta» della nostra Marina. L'8 dicembre del 1940 ottiene il comando della Flotta in Mare, dopo il disastro di Taranto e la battaglia di Punta Stilo, condotta forse con eccessivo «inferiority complex», da Inigo Campioni contro gli Inglesi. Jachino cerca di imprimere una mentalità più offensiva alla nostra Flotta ma non ha il radar, è privo di una vera e propria aviazione navale, ha poca nafta, i suoi cannoni sono difettosi. Il coordinamento con Supermarina poi, cui spetta perfino stabilire la condotta in mare, si rivela un disastro, come in occasione del bombardamento delle navi di Somerville a Genova che Jachino non riesce ad intercettare sulla via per Gibilterra perché mandato da Roma a tendere agguati in luoghi troppo distanti dalle rotte inglesi. Teulada, prima e seconda Sirte, Mezzo giugno e Mezzo agosto sono gli episodi navali più importanti del suo comando: Jachino riceve colpi e ne restituisce agli Inglesi con pari intensità, anche se privo di portaerei.

A Capo Matapan incappa in una tremenda sconfitta perdendo duemilaseicento marinai, tre incrociatori e due caccia e soltanto dopo oltre trent'anni saprà dal colonnello inglese Winterbotham il perché.

Lascia il comando il 5 aprile 1943 circondato ancora di un prestigio altissimo di colleghi e avversari. I Britannici lo coprono di lodi mal sopportate dalle autorità fasciste cui era nota la sua antipatia per uomini e metodi di quel regime.

Messo in posizione ausiliaria, Jachino torna in servizio nel 1945 senza tuttavia venire nominato presidente del Consiglio superiore delle forze armate che pure gli spetta per legge. In silenzio comincia a pagare, così, colpe non sue.

Ritiratosi in pensione comincia a scrivere. Matapan è il suo rovello interiore e a quella battaglia dedica una puntigliosa ricostruzione che dal 1964 al 1970 rivede e aggiorna più volte. In *Tramonto di una grande Marina* Jachino espone la situazione della nostra flotta all'atto della sua entrata in guerra, l'impostazione strategica e la condotta delle operazioni fino all'armistizio. Un libro critico e obiettivo che gli procura elogi da parte di tutti, anche di coloro che, per giustificare una sconfitta inevitabile già in partenza, lo avevano accusato di incapacità. Gli ultimi anni della sua vita li passa chiuso nella sua casa romana del lungotevere delle Navi, davanti al Ministero della Marina.

Le sue giornate, confida ad un amico giornalista che va a trovarlo, sono scandite dall'alza e ammaina bandiera che riesce a vedere davanti alle sue finestre. «Lo stesso rito che si esegue a bordo e che riempie le mie giornate» dice. Lo stesso rito che seguirà fino alla fine.

Andrew Browne Cunningham

Più di tutti gli altri che si sono avvicinati sul mare nel corso della Seconda Guerra Mondiale, Andrew Browne Cunningham è stato l'«avversario» per eccellenza dei nostri marinai. Sue le azioni principali contro la Flotta italiana, sua la strategia della Mediterranean Fleet negli anni cruciali della lotta per i convogli, sua l'impronta offensiva, calcolata e impetuosa allo stesso tempo, spietata e cavalleresca. Sono restati memorabili per noi Italiani i suoi messaggi in chiaro a Supermarina (regolarmente rimproveratigli dall'Ammiragliato) per il soccorso ai naufraghi e l'ordine che impartì alla sua flotta per annullare i tentativi dell'Asse di ritirare le

proprie truppe dalla Tunisia: «Affondate, bruciate e distruggete: che nessuno passi». Severo, franco, umano, Cunningham è stato per la Royal Navy un degno erede della grande tradizione nelsoniana che ha fatto della Marina militare britannica una delle più grandi e aggressive Armi degli ultimi tre secoli.

Nato il 7 gennaio 1883, la prima unità su cui Cunningham pone piede è la vecchia nave scuola *Britannia*, a quattordici anni. Quale guardiamarina imbarcato sull'incrociatore *Doris* partecipa alla campagna sudafricana e sbarca a Città del Capo con la Brigata Navale. All'inizio della Prima Guerra Mondiale, Cunningham è al comando di un cacciatorpediniere, lo *Scorpion*, con il quale prende parte, fra l'altro, alla campagna di Gallipoli, proteggendo le azioni di sbarco, spazzando gli stretti dalle mine, bombardando le posizioni nemiche sulla costa. In una certa occasione, ad Anzac, lo *Scorpion* sventa un tentativo di aggiramento della fanteria turca al fianco dei britannici infliggendo dure perdite agli avversari. Per questa azione Cunningham riceve il Distinguished Service Order.

Nel 1918-19 comanda i caccia che fanno parte della «Dover Patrol», prende parte al blocco di Zeebrugge, va in Baltico col *Seafire* e viene decorato della «Croix de Guerre» belga. Durante ogni azione egli si preoccupa di trovarsi sull'unità che, avendo pescaggio più basso, gli consenta di avvicinarsi maggiormente alla costa.

Nel dopoguerra Cunningham riceve il comando di flottiglie di caccia, diventa capo di S.M. alla base navale delle Indie occidentali e, fino al 1930, col grado di capitano di vascello, riceve il comando del *Rodney*, incrociatore corazzato da battaglia.

Le sue carte vincenti: il radar e la portaerei

Divenuto contrammiraglio comanda la flottiglia di caccia della Flotta del Mediterraneo e, nel 1937-38, come vice ammiraglio, sempre nel Mediterraneo, comanda la 2^a squadra di incrociatori,

Alla dichiarazione di guerra tra Germania e Inghilterra è comandante in capo di Malta.

Con la disfatta della Francia, la situazione dei Britannici nel Mediterraneo diviene seria: avrebbero infatti dovuto combattere con la temuta flotta italiana senza l'aiuto dei Francesi. Ma Cunningham non si perde d'animo anche perché ha una risorsa tecnica sconosciuta agli Italiani, il radar e una nave che non è contemplata nell'almanacco di Mussolini, la portaerei.

Dopo uno scontro d'assaggio, Punta Stilo, e la duplice confortante scoperta della scarsa capacità offensiva dell'aviazione italiana e della mancata occupazione di Malta sul principio della guerra, Cunningham diviene aggressivo. Capo Spada, la notte di Taranto, la «Forza K», la battaglia di Matapan, spostano l'equilibrio a favore della Marina britannica grazie soprattutto alla strategia di Cunningham che sfrutta abilmente navi e mezzi tecnici di cui sono dotate, oltre alle preziosissime informazioni fornitegli da Ultra sulla composizione e sulla rotta dei convogli italiani per la Libia.

Nella primavera del 1942, immediatamente dopo l'entrata in guerra dell'America, Cunningham – che nel frattempo ha raggiunto il grado di ammiraglio – lascia il Mediterraneo per assumere a Washington la direzione della delegazione britannica. Vi ritorna nello stesso anno, come comandante in capo del corpo di spedizione che partecipa all'invasione del Nord Africa. Nel gennaio 1943 viene promosso

ammiraglio della Flotta e nel febbraio riassume il comando in capo del Mediterraneo che mantiene durante le operazioni in Sicilia e sulla penisola italiana. Quando la nostra Flotta si arrende a Malta telegrafa a Londra: «Ho l'onore di informarvi che la Flotta italiana ha gettato le ancore sotto i cannoni della fortezza di Malta». Dopo l'armistizio con l'Italia diventa Primo Lord del Mare.

Finita la guerra, Cunningham diventa rettore dell'università di Edimburgo e scrive un libro di memorie, *L'odissea di un marinaio*, denso di ricordi e di riconoscimenti per gli avversari combattuti in mare. Un posto particolare in quei ricordi è assegnato agli Italiani: per Cunningham si sono battuti bene, con coraggio, valore, capacità destando la sua ammirazione e procurandogli molte preoccupazioni.

Andrew Browne Cunningham si spegne a Londra il 12 giugno 1963.

Francesco Metrangolo

Taranto: la «notte dei pesci spada»

Le testimonianze, una di parte italiana e una di parte inglese, di chi ha vissuto in prima persona la «notte di Taranto»

«Eccolo!». Alto, pesante, imponente, irraggiungibile dai tiri della contraerea il grosso Sunderland inanella i suoi giri sulla città di Taranto. È il tardo pomeriggio dell'11 novembre 1940 e la base navale italiana si appresta a passare un'altra notte di guerra. Navi pronte ad uscire, contraerea e cannoni di bordo armati, «massima allerta» ai posti di ascolto con gli aerofoni. Il Sunderland non è nuovo alle visite su Taranto. Negli ultimi giorni con una caparbia «degnà di miglior causa» – almeno così pensano i giovani guardiamarina imbarcati sulle corazzate perché non immaginano quello che sta per succedere sulle loro navi – «il pesante uccellaccio» gira sulla città senza che a nessuno dell'aeronautica venga in mente di mandarlo giù con qualche caccia da Grottaglie. Per ore e ore quell'aereo solitario ha controllato il porto, le navi alla fonda, gli ormeggi, il traffico.

Sono le 19:55. Il pilota del Sunderland riferisce alla *Illustrious* che tutto è regolare. «Le anatre sono nello stagno», riceve il contrammiraglio Lyster che fa mettere la portaerei a ventotto nodi, la prua rivolta verso Taranto.

Comincia così quella che poi è passata alla storia come «la notte di Taranto». Vediamola adesso attraverso le testimonianze e i documenti resi noti solo molti anni dopo.

Carlo Bianchi, armarolo sulla *Duilio* nel novembre del 1940, ricevette una licenza premio per avere abbattuto con la sua mitragliera lo Swordfish di Bayley e Slaughter, uno dei due velivoli perduti da Lyster in quella notte. Carlo Bianchi, che fu protagonista e quindi testimone d'eccezione di quella tragica notte della Marina italiana, ricorda l'avvenimento, a distanza di anni, come un incubo.

«Dalle sette di sera eravamo in allarme», dice. «Non si era sicuri di quello che sarebbe successo ma ci aspettavamo un attacco. Di bombardieri, però, non di aerosiluranti. Quando poco dopo le undici arrivò la prima ondata cominciammo a sparare tutti come pazzi verso l'interno, verso Grottaglie e Martina. Da lì venivano i

rumori. Poi all'improvviso sento che qualcuno grida: "Gli aerosiluranti!". Giro la mitragliera e sparo senza vedere nulla. Poi, all'improvviso, mi vedo passare davanti alla prua, che si dirigono verso la *Littorio* e la *Cesare*, tre, quattro biplani. Sono bassi e non ho pressione a sufficienza per inseguirli con la mitragliera. Non ho sentito scoppi e neppure ho visto lanciare i siluri. Passa mezz'ora di calma. Sulla *Duilio* non si sa nulla di quanto è successo alle altre navi. Riesco a vedere soltanto, alla mia sinistra, la *Littorio* che sembra immobile, ferma con l'aereo di poppa impennato. Penso che sia stato un colpo indiretto a fare quello scherzo. Dieci minuti prima di mezzanotte mi accorgo che i tre incrociatori davanti a me, *Gorizia*, *Fiume* e *Zara* ricominciano a sparare verso Torre Rondinella. È questione di istanti. Tutta la *Duilio* spara di nuovo. Finalmente vedo un aereo a pelo d'acqua verso il *Gorizia*. Miro, pigio il bottone, gli sparo dietro finché non sparisce nel mare. Intanto dall'altra parte ne arriva un altro, inaspettato. Vedo il siluro partire e mi abbasso sulla plancetta. Dopo pochi secondi, il botto».

Come si è detto, per la sua azione, al Bianchi fu concessa una licenza premio dopo avere accompagnato la nave a Genova per i lavori di ripristino. Una licenza che Bianchi passò in casa sua ad aggiustare orologi, convinto che quello sarebbe stato il suo vero mestiere a guerra finita, a guerra perduta.

Ed ecco il racconto come lo trascrive Schofield – di un altro protagonista di quella notte, il tenente di vascello M.R. Maund. Maund viaggia col suo Swordfish verso Taranto: «I minuti sembrano anni. Alcuni bagliori stranamente colorati sul rosso scuro appaiono in cielo a dritta. Mi sto avvicinando al porto. I bagliori sono scoppi di granate ad alto esplosivo che producono un muro di sbarramento nell'area dei bersagli. Giro verso la costa togliendo gas al motore. Scendo dolcemente scivolando verso l'angolo nord-ovest del porto. Ci siamo. Sposto indietro di una o due tacche l'angolo di incidenza dei timoni. La mia paura è passata lasciandomi una mente serena e lucida come non avevo mai avuto nella mia vita. Ora la grandine dei traccianti a circa 1800 metri è dietro di me e non ho niente da scansare. Vedo che mi sbaglio, non è più dietro. Hanno spostato il tiro. Ecco, ora verso dritta, una pioggia di colpi rossi, bianchi e verdi che ricopre il porto ad un'altezza di circa 600 metri. La cosa è tutt'altro che uno scherzo... Mi trovo ora a circa 300 metri sopra un ordinato quartiere residenziale della città dove le cupe macchie dei giardini e le case formano dei quadrati. Si vede la strada principale che collega i quartieri con il centro. Seguo il suo tracciato e, mentre apro il gas per prolungare la planata, una Breda che sventaglia dalla costa rovescia verso di me un torrente di fuoco. Questo è l'inizio. Poi altre due postazioni un po' più a nord seguono la mia pista... Mi dirigo verso l'imboccatura del Mar Piccolo, la cui posizione, sebbene non visibile, può essere indovinata dalla posizione della terra. Poi è come se tutto l'inferno si rovesciasse sopra di me. Deve essere stato il fuoco degli incrociatori e delle batterie del canale navigabile. Nella mia mente c'è spazio solo per due cose: la via di avvicinamento per mettermi in posizione di lancio e un selvaggio desiderio di scampare agli effetti di questo micidiale uragano. E così manovro a zig-zag nel tentativo di evitare il fuoco antiaereo. È l'istinto di conservazione che guida i movimenti delle mie gambe e del braccio destro. Sul lato dritto due grandi forme distinte appaiono gigantesche nello sfondo dei bagliori. Mentre scendo in picchiata accosto finché la corazzata di dritta si trova inquadrata nel congegno di punteria. L'acqua è quasi sotto le ruote, così vicina che

mi domando se il siluro farà in tempo ad andare o se sarò io a entrare in acqua. Mi rimetto in assetto orizzontale. Quasi senza pensare premo il bottone di sgancio e un sussulto mi dice che il “pesce” è partito. Sono ora alla riva da cui ero venuto. Sfreccio tra una nave mercantile e l'altra messe in fila cercando di ripararmi. Ma i miei guai non sono finiti perché nello sfrecciare qua e là finisco addosso ad un cacciatorpediniere della classe “Artigliere”. Prima che mi possa rendere conto che non hanno aperto il fuoco su di me sono sopra il suo castello di prua e, benché io sia a portata delle sue artiglierie di dritta, queste sono per il momento regolate con un tiro fisso tra i 50 e i 100 metri. Mentre accosto, gli incrociatori mi hanno preso ancora di mira. piazzando colpi così vicini che posso sentire l'acre odore del fumo dei loro traccianti. Questa è la fine. Non posso scamparla con l'uragano che ho attorno. Eppure, come un animale caduto in una trappola sa lottare per la vita, così raddoppio le forze per cercare una via di scampo. Sto pensando “o mi uccido da solo o mi uccidono loro” e, volando con l'apparecchio a tutto gas sul pelo dell'acqua con le ali che la sfiorano ad ogni virata. mi apro un varco per la via del ritorno. Con grande emozione mi rendo conto che ormai il peggio è passato... Proseguendo sempre a zig-zag esco nel mare aperto. Finalmente sono libero di riprendere quota. A 900 metri c'è fresco e tranquillità, la familiare luce arancione della cabina mi mostra gli strumenti che indicano che tutto è a posto».

La «Pearl Harbour» italiana

Un bilancio «tecnico» dell'incursione di Taranto, con un raffronto tra i dati di fonte italiana e quelli inglesi

L'Ufficio Storico della Marina Militare, in uno studio pubblicato nel 1970 e curato dall'ammiraglio Giuseppe Fioravanzo, ha ricostruito con grande fedeltà le fasi della «notte di Taranto» del 12 novembre 1940 mettendo a confronto e analizzando tutti i rapporti e le documentazioni, sia italiane sia inglesi. Lo studio contiene dati di notevole interesse come questo riepilogo dei danni recati alle navi secondo le due fonti avversarie.

Impiego delle armi inglesi

Secondo le fonti italiane furono lanciati 11 siluri:

- uno, che colpì la *Cavour*,
- tre, che colpirono la *Littorio*,
- uno trovato conficcato sul fondo sotto la *Littorio*,
- uno, che colpì la *Duilio*,
- due scoppiati di prora alla *Doria*,
- uno passato di poppa alla *Littorio* e poi scoppiato,
- uno probabilmente lanciato contro il *Gorizia* senza colpire,
- uno trovato sul fondo in Mar Grande senza il detonante nell'acciarino a percussione.

Le fonti inglesi concordano: 9 siluri sicuramente lanciati dai velivoli ritornati sull'*Illustrious* e due probabilmente lanciati dai velivoli abbattuti. Quanto alle bombe, le fonti inglesi non danno il numero: ma si possono valutare in una sessantina, essendo state usate dai quattro bengalieri e dai cinque aerei che agirono sul Mar Piccolo.

Di queste bombe:

- una colpì il *Libeccio* senza esplodere,
- quattro esplosive ed alcune incendiarie caddero nell'aeroporto, distruggendo due idrovolanti e provocando un incendio,
- qualcuna cadde in acqua all'altezza dell'estremo occidentale dell'arsenale,
- tre caddero in arsenale presso il bacino Ferrati (che si trova dal lato dell'aeroporto); una scoppiò provocando lievi danni e qualche altra incendiaria provocò piccoli incendi,
- sei caddero nella zona dei depositi di nafta; una sola di esse danneggiava una condotta di nafta,
- undici colpirono la zona a ponente dell'arsenale; quattro di esse esplosero provocando pochi danni,
- sette, tutte scoppiate, provocarono un'interruzione di poche ore nell'acquedotto di San Giorgio (appartenente alla Marina),
- molte bombe caddero nel quartiere intorno all'Ospedale Civile, facendo crollare qualche casa, danneggiandone altre e provocando qualche vittima fra la popolazione,
- cinque o sei bombe in Mar Piccolo, tutte inesplose, anche quella che colpì il *Trento*,
- altre bombe, in numero imprecisato, finirono in acqua in Mar Piccolo e in Mar Grande.

Danni recati alle navi

Reali:

Tra il personale:

32 morti sulla *Littorio*, 17 sulla *Cavour*, 3 sulla *Duilio*.

Alle navi:

Sulla *Littorio*: una falla a prora a dritta di m 15x10; una a prora a dritta, poco più addietro della precedente, di m 12x9; una a poppa a sinistra nell'agghiaccio del timone di m 7x1,5.

Sulla *Cavour*: una falla di m 12x8 in corrispondenza del deposito munizioni prodiero, con allagamento di tutta la prua.

Sulla *Duilio*: una falla di m 11x7 sulla dritta, tra i depositi munizioni sottostanti alle due torri prodiere, rimasti allagati.

Sul *Trento*: squarci nello scudo del complesso da 100 di prora a sinistra, foro nel ponte di coperta e qualche danno nel locale sottostante.

Sul *Libeccio*: danni irrilevanti a prua.

Sul *Pessagno*: leggera schiodatura e ingobbatura della carena di prua a dritta per bombe cadute nelle vicinanze.[...]

Danni recati ai velivoli inglesi

Valutati da noi:

Sei aerei abbattuti ed uno danneggiato.

Reali:

Due non rientrati dalla missione. Uno rientrato dopo essere stato due volte colpito.

Uno rientrato per avarie, senza poter compiere la missione.

Valutati dagli inglesi:

Tra il personale: Nulla.

Alle navi (dopo ricognizioni fotografiche, eseguite dopo l'attacco): Una nave tipo *Cavour* incagliata e apparentemente abbandonata. Una nave tipo *Cavour* gravemente danneggiata e incagliata. Una nave tipo *Littorio* danneggiata e immessa in bacino a Taranto.

Badoglio stratega navale

Pietro Badoglio è chiamato a fare da arbitro fra lo Stato Maggiore della Marina, prudente e realista, e Mussolini, che vuole gettare le corazzate nella mischia

Nel corso del 1940 apparve chiaro che lo Stato Maggiore della nostra Marina non aveva alcuna intenzione di rischiare la Grande Flotta in combattimenti nel Mediterraneo ma di impiegarlo esclusivamente in appoggio a un fronte considerato decisivo, quello di terra in Africa e in Grecia; cioè, come ricorda l'ammiraglio Romeo Bernotti in un suo libro (Storia della guerra nel Mediterraneo, Roma, Bianco 1960), «nella protezione diretta e indiretta al traffico con la Libia e l'Albania». Aggiunge l'ammiraglio che le direttive per l'azione, invece, «stabilivano che si dovesse affrontare la battaglia con le forze navali principali qualora si verificassero condizioni favorevoli».

*Mussolini non fu d'accordo e, secondo quanto racconterà Filippo Anfuso, protestò con gli ammiragli: «Ma perché l'abbiamo fatta questa famosa flotta? Crederò che possediamo una flotta quando tre quarti di essa saranno stati affondati in combattimento. Questo significa avere una flotta, non tenerla nel cotone». Di fronte a impazienze del genere (che Bernotti attribuisce ad «ambienti politici irresponsabili e incompetenti»), all'inizio del settembre 1940 la Marina chiese a Badoglio, capo di Stato Maggiore Generale, di pronunciarsi in merito e il maresciallo accolse in pieno la tesi della prudenza con queste «Direttive per lo Stato Maggiore della Marina» che pubblichiamo ma in cui ricorrono due valutazioni inesatte: 1) la flotta inglese di Alessandria non era più forte della nostra perché due delle sue cinque corazzate (e cioè la *Malaya* e la *Ramillies*) non si potevano impiegare in una battaglia; 2) la descrizione delle nostre forze è estremamente superficiale e le «navi minori» di cui parla Badoglio in questo documento erano in realtà gli incrociatori pesanti da 10.000 tonnellate nei quali l'Italia contava una netta, indiscussa, superiorità rispetto alla Gran Bretagna.*

16 settembre 1940

La forza navale inglese nel Mediterraneo è, per ora, concentrata nelle due basi di Gibilterra e Alessandria.

Il nucleo di Gibilterra consta di tre navi da battaglia, una portaerei e navi minori. Il nucleo di Alessandria consta di cinque navi da battaglia, due portaerei e navi minori.

È sempre possibile un invio di unità da parte della «Home Fleet», sia per rimpiazzare eventuali perdite sia per aumentare la potenza della flotta del Mediterraneo.

La nostra flotta è composta di cinque navi da battaglia e navi minori: nessuna portaerei.

Come consistenza essa potrebbe affrontare una battaglia con il nucleo di Gibilterra. Sarebbe per contro in stato di forte inferiorità di fronte al nucleo di Alessandria.

Non è possibile calcolare su un qualsiasi rinforzo alla nostra flotta né su un rimpiazzamento alle sue eventuali perdite.

L'attività della flotta inglese nel Mediterraneo si è estrinsecata finora al conseguimento di questi tre scopi:

1. chiudere il Mediterraneo nel suo sbocco sull'Atlantico e sull'Oceano Indiano;
2. assicurare i rifornimenti ad Alessandria mediante la protezione dei convogli provenienti dalla Turchia e dalla Grecia;
3. danneggiare con naviglio leggero e sommergibili il traffico italiano e minacciare le coste libiche.

Come parte passiva: protezione delle basi.

L'attività della nostra flotta è stata finora rivolta a tre scopi:

1. garantire le comunicazioni fra l'Italia e la Libia, assicurando il continuo succedersi di convogli dalla madrepatria a Tripoli e a Bengasi: garantire le comunicazioni fra il continente e l'Albania;
2. intervenire, qualora le nostre coste metropolitane siano minacciate da unità nemiche o col naviglio subacqueo ostacolare l'azione contro le coste libiche;
3. danneggiare con naviglio leggero o con sommergibili il traffico inglese.

Come parte passiva: protezione delle proprie basi.

In questi primi tre mesi di guerra la flotta inglese ha conseguito i seguenti risultati:

1. ha completamente assolto il mandato di chiusura del canale di Suez e parzialmente quello dello stretto di Gibilterra, dato che i nostri sommergibili hanno sempre potuto procedere oltre;
2. ha potuto assicurare, sebbene con gravi disturbi e conseguenti perdite, il funzionamento dei convogli dalla Turchia e dalla Grecia, in ciò aiutata dal contegno assolutamente anglofilo di queste due potenze;
3. ha completamente fallito nel compito di danneggiare il nostro traffico e ha prodotto limitatissimi danni alle nostre coste libiche.

Ha bene provveduto alla difesa delle sue basi, quantunque queste siano sovente attaccate dalla nostra aviazione.

Negli stessi tre mesi la nostra flotta ha conseguito i seguenti risultati:

1. ha garantito al cento per cento le nostre comunicazioni con la Libia e l'Albania permettendo un traffico continuo e indisturbato;
2. non ha potuto intervenire contro attacchi alle nostre forze perché il nemico non ne ha effettuati; non ha potuto ostacolare le rare incursioni nemiche sulle coste libiche;

3. ha concorso con naviglio leggero e sommergibili, in modo efficace, all'azione dell'aviazione contro convogli nemici, producendo al nemico perdite.

Le due forze avversarie hanno in conseguenza, pur essendo quella inglese doppia della nostra, svolto finora le stesse missioni.

Esaminando i risultati si deve concludere che la bilancia è più favorevole per noi. Le perdite subite e i danni ricevuti dalle flotte presso a poco si equivalgono. Chi avrebbe interesse a modificare tale stato di cose? Certo la Marina più potente, ossia l'inglese.

Noi invece dovremmo augurarci che la situazione attuale, nella quale, pur essendo più deboli, possiamo corrispondere in pieno alle missioni affidate alla Marina, si mantenga sempre in questa forma.

Non vedo quindi alcun motivo per cambiare la linea di condotta sinora seguita.

La battaglia navale può essere originata da due cause:

1. incontro fra squadre nemiche di cui una cerca di impedire all'altra l'esecuzione di una missione;

2. ricerca decisa di una squadra della forza navale avversaria per distruggerla.

Il primo caso può succedere da un momento all'altro, come avvenne nel breve scontro di Punta Stilo. In questo caso la nostra Marina affronterà, se vi è probabilità di riuscita, la lotta con estrema decisione.

Il secondo caso non è nelle nostre possibilità, perché siamo i più deboli. Se lo effettuerà la Marina inglese saremo pronti ad affrontare la sorte. Il concepire una battaglia navale come fine a se stessa è un assurdo. Non vale la pena di discuterci sopra.

Conclusione: seguire la via finora percorsa.

La Royal Navy nel «mare nostrum»

Il Mediterraneo, cui gli Inglesi avevano pensato di poter rinunciare, si rivela presto uno dei cardini della strategia alleata

Quale fu la strategia inglese nel Mediterraneo – già all'indomani della resa della Francia e finché le forze dell'Asse non vennero sconfitte in Africa settentrionale – è l'appassionante tema che l'ammiraglio francese R. de Belot affronta in un ampio passo del suo libro La guerra aeronavale nel Mediterraneo 1939-1945 (Longanesi, Milano 1971).

Perni di questa strategia furono Malta, Alessandria d'Egitto e Gibilterra ma lo strumento uno solo: la decisione, sia a livello di capi che di gregari, di battersi sempre e dovunque, anche in condizioni di inferiorità. Fin dall'estate 1940, infatti, Churchill invitava l'ammiraglio Cunningham a passare all'attacco: «È di estrema importanza», gli scriveva, «colpire gli Italiani questo autunno perché col passare del tempo i Tedeschi afferreranno con mani sempre più salde la macchina bellica italiana, e allora il quadro sarà ben diverso».

All'epoca della campagna d'Abissinia il problema del Mediterraneo era stato oggetto in Gran Bretagna di un nuovo esame. Si considerava allora il caso di un conflitto contro l'Italia, con la Francia forse neutrale. Tutta una scuola, detta scuola del Capo, riteneva che i progressi dell'aviazione rendessero impossibile il passaggio delle navi nel Mediterraneo; essa preconizzava l'abbandono della rotta Gibilterra-Suez e la sua sostituzione come via imperiale principale con la rotta del Capo. [...]

Abbandonare il Mediterraneo significava però anche lasciare all'avversario il dominio dei Balcani, con le loro risorse di materie prime, e dare agli Italiani la possibilità di rifornirsi attraverso i Dardanelli in Russia. Infine per i capi britannici il Mediterraneo era il luogo di elezione attraverso il quale contrattaccare una potenza che cercasse di dominare l'Europa. Una lotta contro l'Italia poteva trasformarsi in una lotta contro la Germania; che l'Italia fosse sola o alleata del Reich è attraverso il Mediterraneo che la Gran Bretagna prevedeva il ritorno in Europa. Gli strateghi inglesi esprimevano da molto tempo il loro pensiero con una formula lapidaria: «Chi tiene il Mediterraneo tiene il mondo»; formula esagerata ma che illustra il concetto dei dirigenti politici e militari britannici e chiarisce il loro atteggiamento nel corso delle discussioni che ebbero in seguito con gli Americani sulla strategia generale.

Nel corso dell'ultimo conflitto, fintanto che la Francia rimaneva in linea, la questione dell'abbandono del Mediterraneo naturalmente non si poneva. La Francia doveva assicurare il controllo del bacino occidentale e gli Inglesi avevano rinforzato la loro posizione nel Vicino Oriente. Il trattato del 26 agosto 1936 con l'Egitto autorizzava la Gran Bretagna a mantenere sin dal tempo di pace una guarnigione di diecimila uomini e di quattrocento velivoli per la difesa del canale di Suez; esso prevedeva inoltre, in caso di guerra, che l'Egitto mettesse a disposizione dell'alleato i suoi porti, gli aeroporti e i mezzi di comunicazione.

Il trattato fu lealmente eseguito da parte degli Egiziani. L'11 giugno essi rompevano le relazioni diplomatiche con l'Italia e le speranze che l'Asse poneva in un'opposizione egiziana agli Inglesi furono deluse. [...]

Bruscamente, nel giugno del 1940, la Gran Bretagna si trovò in una situazione tragica. Essa non aveva previsto che la caduta della Francia ne comportasse la messa fuori causa dell'impero coloniale. Senza dubbio la flotta britannica era largamente superiore alle forze navali riunite della Germania e dell'Italia, nella proporzione di due a uno, ma la Royal Air Force era relativamente debole e la Gran Bretagna si trovava di fronte alla più grave minaccia d'invasione che avesse mai pesato su di essa dai tempi di Napoleone. Doveva mantenere la maggior parte delle proprie armate nel territorio metropolitano e gli elementi aeronavali che poteva inviare nel Mediterraneo dovevano essere anch'essi ripartiti in due gruppi (uno nel bacino occidentale, l'altro nel bacino orientale) che la flotta italiana concentrata nel Mediterraneo centrale poteva attaccare separatamente. Gli Inglesi non avevano allora nel Vicino Oriente che poche decine di velivoli, in gran parte di modello antiquato. Le difese antiaeree di Malta erano insignificanti. A terra, in Egitto, non c'erano che 35.000 uomini circa, senza carri pesanti.

In circostanze così gravi i capi britannici dimostrarono la loro chiarezza e la loro energia. Non si parlò più della scuola del Capo. Neppure per un istante si pensò ad abbandonare il Mediterraneo e non soltanto si decise di combattere nelle zone di Alessandria e di Gibilterra, ma anche di contrastare la padronanza del Mediterraneo

centrale agli Italiani; fu questa una delle decisioni capitali della guerra. Se la Gran Bretagna avesse allora deciso di evacuare Malta e di tenere semplicemente Alessandria e Gibilterra, tutta la guerra nel Mediterraneo avrebbe preso una svolta ben diversa e infinitamente più favorevole all'Asse.

Gli Inglesi decisero inoltre di far passare per il Mediterraneo i convogli urgenti con destinazione Alessandria, decisione che oggi può sembrare normale ma che nel giugno 1940 era molto audace.

Infine Churchill, malgrado la debolezza delle forze in Inghilterra e la minaccia imminente dell'invasione nazista, fece partire due divisioni per il Vicino Oriente; questa misura merita largamente l'ammirazione che essa suscita.

La rotta del Capo, riservata dapprima ai convogli non urgenti, sarebbe stata molto pericolosa nel Mar Rosso se gli Italiani vi avessero potuto rinforzare a sufficienza le loro posizioni. Gli Inglesi vi disponevano delle basi di Suez, Porto Sudan, Aden e dell'isoletta di Perim, che sorveglia lo stretto di Bab-el-Mandeb. Essi installarono inoltre una base aerea nelle isole Farsan di fronte a Massaua. Il passaggio dei convogli britannici nel Mar Rosso, malgrado la presenza di forze navali italiane a Massaua, si svolse praticamente senza perdite, ma finché l'Africa Orientale Italiana non fu conquistata, cioè fino al mese di aprile del 1941, la Gran Bretagna dovette provvedere di una buona scorta le navi mercantili nel Mar Rosso e fondare una base per una divisione di incrociatori e per dei cacciatorpediniere a Aden.

Infine, per accelerare gli invii di velivoli in Egitto lungo una via più sicura del Mediterraneo e più rapida della rotta del Capo, gli Inglesi organizzarono nel corso della guerra la rotta aerea detta di Takoradi. I velivoli erano trasportati via mare fino a Takoradi, nella Costa d'Avorio, poi con i propri mezzi raggiungevano Alessandria, utilizzando gli aeroporti di Accra, Lagos, Kano, Fort Lamy, El Obeda, Khartoum, Uadi Halfa, Il Cairo. La rotta di Takoradi divenne così una delle grandi vie imperiali britanniche e si è potuto scrivere che, al momento dell'offensiva di Rommel nel 1942, l'Egitto poté essere salvato grazie a questa rotta.

Così la strategia britannica giostrò durante la guerra utilizzando secondo le circostanze le tre grandi arterie del Mediterraneo, del Capo e di Takoradi.

I Tedeschi avevano compreso lo sviluppo che quest'ultima stava prendendo e dalla fine dell'inverno del 1940 insistettero presso il governo del maresciallo Pétain affinché la zona del Ciad fosse ripresa alle forze francesi libere, e si deve pensare all'importanza della rotta di Takoradi per capire pienamente la grave crisi del 13 dicembre 1940 a Vichy.

Come riesce sempre a fare nelle ore critiche, la Gran Bretagna seppe scoprire una pleiade di capi che si sarebbero poi rivelati grandi marinai: Cunningham, Syfret, Vian e altri. A terra, sul mare e nell'aria i capi britannici decisero di ostentare la loro attività bellica per mascherare la propria inferiorità.

Più tardi l'ammiraglio Cunningham dirà: «Noi, all'inizio, eravamo molto deboli sul mare e ancora più deboli nell'aria; ma proprio per questa debolezza dovevamo far mostra di una politica aggressiva, e questa ha pagato dei buoni dividendi».

Le polemiche di Capo Teulada

Bollettini contrastanti e ammiragli sotto processo, «sono le «code» dello scontro di Capo Teulada

Forse mai, nella storia di tutte le guerre navali, una battaglia si concluse tanto amaramente sia per l'uno che per l'altro comandante delle rispettive forze avversarie come quella di Capo Teulada.

L'ammiraglio inglese Somerville, infatti, fu sottoposto ad una commissione di inchiesta con l'accusa (dalla quale, per il vero, venne poi prosciolto) di non avere insistito nell'inseguimento della flotta italiana; l'ammiraglio Inigo Campioni, giudicato da Supermarina «eccessivamente prudente» nell'azione, perse il comando (che venne trasferito a Jachino) anche se nei giorni seguenti, richiamato a Roma, ottenne la carica di sotto capo di Stato Maggiore.

Queste iniziative a carico dell'ammiraglio inglese e di quello italiano furono soprattutto provocate dalle discordanze esistenti tra il nostro bollettino di guerra del 28 novembre e quelli trasmessi dalla radio inglese.

A parte le inesattezze, sia nostre che britanniche, Supermarina commise l'errore iniziale di riconoscere, come colpito, l'incrociatore Fiume mentre in realtà nessun proiettile inglese lo aveva mai raggiunto.

La polemica si estese rapidamente; il ministero della Cultura Popolare, su suggerimento di Mussolini, decise di convocare la stampa estera e di farle visitare la flotta, a Napoli e a Messina: diciannove giornalisti, giapponesi, americani, svizzeri, tedeschi, spagnoli, jugoslavi e svedesi, col presidente dell'Associazione della stampa estera, Hodel, poterono salire a bordo delle nostre navi, e specialmente del Fiume, per constatare – come poi scrissero – che le corazzate e gli incrociatori erano «assolutamente immuni da ogni danneggiamento». Ecco i testi dei bollettini italiani e inglesi:

Bollettino italiano n. 174 del 28 novembre 1940

Nel pomeriggio di ieri una nostra formazione navale, mentre incrociava a sud della Sardegna, è venuta in contatto con una Squadra inglese proveniente da ovest, composta di alcune navi da battaglia, da una nave portaerei e da numerosi incrociatori. Impegnato il combattimento, le nostre navi hanno sicuramente colpito e danneggiato un incrociatore tipo «Kent» e un incrociatore tipo «Birmingham». Un proiettile nemico ha colpito un nostro incrociatore, il *Fiume*, ma non è esplosa. Un nostro caccia invece, il *Lanciere*, colpito in modo grave è stato rimorchiato sino alla base. Le artiglierie antiaeree delle nostre unità hanno abbattuto due velivoli nemici.

Mentre, cessato il fuoco, la Squadra nemica si allontanava rapidamente verso sud-est è stata raggiunta a 200 km circa dalla Sardegna da alcune nostre formazioni di bombardieri S.79, scortati dalla caccia. Sono state colpite con bombe di grosso calibro una portaerei, una nave da battaglia, un incrociatore. Una successiva esplorazione aerea ha controllato che la nave da battaglia era ferma con incendio a bordo.

Negli aspri combattimenti aerei tra la nostra caccia e quella che si era levata dalla portaerei sono stati abbattuti cinque apparecchi nemici. Un nostro CR.42 e un apparecchio da ricognizione non sono tornati alle basi.

Bollettini radiofonici inglesi

Bollettino n. 296 delle 08:15 del 28 novembre 1940.

Ancora una volta la Flotta inglese non ha potuto stabilire il contatto con quella italiana. Una formazione navale italiana composta di due Navi da Battaglia scortate da un gran numero di Incrociatori e di Cacciatorpediniere, avvistata da unità britanniche, si è ritirata a tutta velocità, rientrando alla base. Le navi inglesi impegnarono il nemico alla massima gittata e lo inseguirono per un lungo tratto, senza più avvistarlo.

Bollettino n. 297 delle 18:00 del 28 novembre 1940.

Il comunicato italiano di oggi dà maggiori particolari sull'azione navale svoltasi ieri, e da esso si rileva che la formazione italiana non ha avuto successo. Infatti il comunicato dice che il Cacciatorpediniere italiano *Lanciere* da 1900 t, della stessa classe dell'*Artigliere* affondato tempo fa dall'*Ajax*, e l'incrociatore *Fiume* da 10.000 t sono stati colpiti, e che inoltre 2 apparecchi italiani sono stati abbattuti.

Bollettino n. 298 delle 08:15 del 29 novembre 1940.

L'Ammiragliato ha emesso il seguente comunicato sull'incontro navale avvenuto il 27 novembre nel Mediterraneo Centrale:

Poco dopo mezzogiorno una formazione navale inglese che incrociava nei pressi della Sardegna è stata avvertita da aerei da ricognizione della RAF che a 75 miglia a nord-est erano stati avvistati 4 incrociatori nemici: successivamente alle 12:50 venivano segnalate due Navi da Battaglia, una tipo «Littorio» e una tipo «Cavour» scortate da numerosi Cacciatorpediniere e incrociatori.

Da parte della formazione inglese è stato fatto tutto il possibile per costringere il nemico ad attaccare battaglia. Alle 01:10 pomeridiane le due Navi da Battaglia hanno aperto il fuoco contro i nostri incrociatori, costringendoli ad eseguire un'accostata per sottrarsi al fuoco dei calibri maggiori. Ma successivamente le forze italiane hanno invertito la rotta avvolgendosi in cortine di fumo e le nostre navi (tra cui l'Incrociatore da battaglia *Renown* con l'insegna dell'Amm. Somerville) hanno ripreso l'inseguimento. Nessun danno è stato potuto osservare in questa fase sulle navi nemiche, a causa delle cortine di nebbia in cui si erano avvolte e della loro velocità. Si sa che un incrociatore nemico è stato danneggiato dai nostri pezzi e che sono scoppiati incendi a bordo di esso: un Cacciatorpediniere si è leggermente appoppato, ed un altro Cacciatorpediniere, il *Grecale*, leggermente inclinato, ha ridotto di velocità e si è poi fermato. La Nave da Battaglia tipo «Littorio» è stata colpita da un siluro lanciato da aerei siluranti alzatisi dalla Portaerei *Ark Royal*. In questo attacco sono stati colpiti anche 3 incrociatori di coda, di cui uno (da 10.000 t della classe «Bolzano»), ha ridotto di velocità dopo l'attacco: un altro incrociatore è stato danneggiato al reparto caldaie. Da parte nostra sono segnalati solo lievissimi

danni sull'incrociatore *Berwick*, che ha ricevuto due colpi, ma che è già pronto a riprendere servizio: le vittime a bordo di questa unità sono un ufficiale e sei uomini morti, due feriti gravi e sette feriti leggeri. Nessun altro danno hanno riportato le altre navi della formazione inglese. La nostra formazione è stata attaccata alle 02:35 pomeridiane da 20 bombardieri nemici: nessun danno è stato però causato. Alle 04:40 pomeridiane 15 aerei nostri hanno attaccato in tre ondate la flotta nemica e sono stati constatati vari colpi centrati. In totale sono stati abbattuti due apparecchi italiani e uno inglese.

Bollettino n. 300 delle 08:15 del 30 novembre 1940.

... Il bilancio dei danni subiti dalla Marina Italiana si riassume in una seconda nave da battaglia da 35.000 t colpita, tre Incrociatori e due Cacciatorpediniere danneggiati. [...]

La Royal Navy in Adriatico

La ricostruzione dell'azione diversiva che la Mediterranean Fleet compì contemporaneamente all'attacco di Taranto

Nelle stesse ore in cui gli Swordfish di Cunningham attaccavano a Taranto la flotta italiana alla fonda nel Mar Grande, una divisione navale inglese guidata dall'ammiraglio Pridham-Wippell, compiva una incursione nel Canale di Otranto contro un nostro convoglio formato dai piroscafi Locatelli, Premuda, Capo Vado e Catalani, scortato dalla torpediniera Fabrizi (comandante tenente di vascello Giovanni Barbini) e dall'incrociatore ausiliario Ramb 3 (comandante capitano di fregata Francesco De Angelini).

La Divisione inglese – costituita dagli incrociatori Orion, Ajax e Sydney e dai cacciatorpediniere Nubian e Mohawk – era stata distaccata a mezzogiorno dell'11 novembre, cioè poche ore prima dell'attacco di Taranto, dalla Mediterranean Fleet con l'incarico di compiere, nella notte seguente, una incursione contro il traffico italiano che, per via della guerra di Grecia, si svolgeva su due rotte, Brindisi-Valona e Bari-Durazzo.

Pridham-Wippell doveva trovarsi nel Canale verso la mezzanotte per tagliare la linea Brindisi-Valona, risalire a nord per un'ora e, se non incontrava unità italiane, doveva tornare sui propri passi e ricongiungersi alle 8 del mattino del 12 col grosso della flotta che lo avrebbe atteso al largo di Cefalonia.

Narra l'ammiraglio Giuseppe Fioravanzo nello studio dell'Ufficio Storico della Marina Militare (Le azioni navali in Mediterraneo, volume IV, Roma, 1970).

I tre incrociatori inglesi erano in linea di fila con i cacciatorpediniere a circa 3500 metri per ciascun lato, alquanto avanzati. Se fosse stata incontrata una nave mercantile isolata, l'incrociatore di coda doveva lasciare la formazione per affondarla; se fosse stato incontrato un convoglio, le navi dovevano mantenersi

rigidamente in formazione manovrando insieme secondo la situazione. Era prescritto di usare, in caso di bisogno, i proiettili illuminanti anziché i proiettori.

Alle 01:00 la Divisione, essendo pressappoco al centro del Canale di Otranto, invertì la rotta, con velocità di 20 nodi. Alle 00:15 avvistò a circa 8 miglia di prua a sinistra (visibilità ottima, luna quasi piena) il convoglio scortato – secondo l'apprezzamento britannico – da un caccia e da una torpediniera, uno per lato: convoglio che aveva lasciato Valona alle 22:30, uscendo in mare libero alla fine della rotta di sicurezza fra i campi minati alle 00:20, colla modesta velocità di 8 nodi.

L'avvistamento del reparto inglese da parte delle nostre unità fu quasi contemporaneo e, mentre gli Inglesi dirigevano immediatamente all'attacco accostando alquanto verso il convoglio, la *Fabrizi* – che era di scorta dal lato esterno – puntava subito verso l'avversario per riconoscerlo e attaccarlo a sua volta.

Tra le 01:25 e le 01:28 aprirono il fuoco i tre incrociatori, il *Mohawk* e la *Fabrizi*. Le navi inglesi fecero subito anche largo uso di proiettili illuminanti. Nell'impari lotta gli inermi piroscafi furono rapidamente messi in condizioni di affondamento e la *Fabrizi* gravemente colpita. Questa torpediniera si salva spinse fino a distanza utile di lancio, ma non riuscì a far partire i siluri per il mancato funzionamento degli organi di trasmissione degli ordini, già distrutti dai primi colpi dell'*Orion*.

Mancato il lancio (01:28) la *Fabrizi* aprì il tiro coi suoi cannoni da 102 mm, accostando verso il convoglio e manovrando in modo da cercare d'interporsi tra esso e l'avversario. Durante questa fase la torpediniera non poté che assistere impotente, pur battendosi eroicamente colle sue poche armi, al successivo incendio dei piroscafi, finché si allontanò verso la costa albanese sperando di trascinare le navi nemiche sui nostri campi minati esterni difensivi della rada di Valona.

Il convoglio aveva intanto accostato dalla parte opposta delle navi attaccanti, insieme col *Ramb 3* che – dopo avere sparato 17 colpi in direzione delle vampe nemiche – continuò nella rotta di allontanamento per evitare il sacrificio della nave, giudicato inutile dal suo comandante; diresse poi su Bari, dove giunse indenne il mattino successivo.

Il contegno di De Angelini non fu approvato perché, se era vero che le norme prescrivevano che l'unità di scorta dal lato esterno (rispetto all'attaccante) di un convoglio accostasse con esso, era altrettanto vero che ciò fosse fatto in modo da assistere il convoglio, sia durante sia dopo l'attacco.

Il *Ramb 3*, invece, avendo giudicato impossibile e inutile il suo intervento, aveva continuato ad allontanarsi nella presunzione che il soccorso ai superstiti sarebbe stato dato da due torpediniere, che erano pronte a muovere a Valona, *Curtatone* e *Solferino*. Esse poterono recuperare quasi tutti i superstiti dei piroscafi, ma ciò non poteva giustificare l'abbandono del suo posto e del suo compito da parte del *Ramb 3*. Per la torpediniera *Fabrizi* il tiro inglese si rivelò fin dall'inizio molto ben diretto e mise assai presto fuori servizio il pezzo da 102 prodiero di sinistra uccidendo tre uomini e ferendone altri due.

Invertita la rotta per mantenersi tra i piroscafi e le navi inglesi, la *Fabrizi* continuò a sparare con tiro celere coi tre pezzi rimasti illesi, quando alle 01:35 un colpo inutilizzò la centrale elettrica così che si spensero a bordo tutte le luci, mentre incendi si sviluppavano qua e là. Il personale riuscì a spegnere prontamente le fiamme e a far funzionare, munendosi di lampadine a mano, tutti i servizi.

Alle 01:36 un colpo cadde vicinissimo al pezzo n. 3 (centrale), ma poté continuare il tiro per l'immediata sostituzione di due serventi rimasti feriti. Alle 01:39 un'altra salva nemica colpì la prora.

Il fuoco continuò col pezzo di centro e con quello di poppa, mentre la *Fabrizi* zigzagava allo scopo di disorientare il fuoco avversario.

Alle 01:50 l'unità cessò il tiro contro l'avversario che si stava allontanando. Al comandante, che era stato gravemente ferito ad una coscia dal primo colpo giunto a bordo, l'ufficiale in 2^a strinse un laccio per fermare l'emorragia, avendogli egli dichiarato «di volere e potere rimanere al suo posto».

Il comandante Barbini (cui fu decretata la medaglia d'oro al valore militare) riuscì con molta perizia a portare a Valona la sua unità, mentre doveva anche fare ricorso alle pompe di esaurimento per contenere i vari allagamenti prodotti dalle schegge, che avevano perforata la carena nella parte poppiera della sua nave.

Mentre stava per imboccare il passaggio tra Saseno e Punta Linguetta, era in atto un'incursione aerea su Saseno e Valona. Entrato nella rada, attraccò alla nave ospedale *California* e, dopo avervi trasbordato i feriti, lasciò per ultimo la *Fabrizi*.

Le torpediniere *Curtatone* e *Solferino* recuperarono rispettivamente 65 e 75 superstiti. Andarono perdute 36 persone e 42 rimasero ferite, compresi gli 11 morti e i 17 feriti della *Fabrizi*.