

Storia contemporanea

Michele Mannarini

INFERNO SU BARI

Premessa

Il bombardamento del porto di Bari, avvenuto la sera del 2 dicembre del 1943 da parte di una squadriglia della Luftwaffe, è un episodio del Secondo conflitto mondiale poco noto e generalmente ignorato nei manuali scolastici. Ma recenti studi, anche per la possibilità di conoscere documenti a quel tempo secretati, hanno gettato luce sulla vicenda, che è apparsa finalmente in tutta la sua drammaticità come un evento militarmente significativo nel teatro di guerra italiano, al punto tale da essere definita la “Pearl Harbor del Mediterraneo”. Ma andiamo con ordine.

L'armistizio

L'armistizio firmato dal generale Badoglio con le forze Alleate, reso noto l'8 settembre del 1943, aveva fatto cessare le operazioni belliche, mentre quello firmato il 29 settembre a Malta, il cosiddetto *armistizio lungo*, pose il territorio militarmente controllato dalle forze Alleate sotto la totale autorità degli stessi comandi. Infatti l'articolo 19 dell'*armistizio lungo*, come riporta il documentarista Morra nel suo testo, disponeva che: *“tutti i porti, le installazioni navali, militari e aeree, tutte le centrali elettriche, le raffinerie, i servizi pubblici, le installazioni per i trasporti e le comunicazioni, dovessero essere messi a disposizione degli Alleati”*. Alle autorità italiane non veniva lasciato alcun potere. Aggiunge Morra: *“nemmeno i mezzi di comunicazione terrestre o marittima, nemmeno la libera disposizione della radio. Gli Alleati si riserveranno il diritto di censura su tutto (giornali, stampa, libri spettacoli, cinema, teatro), imporranno la circolazione della moneta di occupazione, le “am-lire”, che farà salire alle stelle l'inflazione. Inoltre, requisiranno automobili, autocarri, alloggi, abitazioni per la truppa. Si trattò in buona sostanza, almeno per i primi mesi, di una situazione di occupazione”*.

I porti di Bari e Napoli

Le truppe inglesi erano entrate in Bari il 14 settembre, alcuni giorni dopo aver preso il controllo di Taranto e del suo importante porto (9 di settembre), mentre gli americani, che erano sbarcati a Salerno l'8 settembre, procedevano faticosamente verso Napoli, dove arrivarono solo ai primi di ottobre. La presa di possesso del porto di Bari venne subito riconosciuta dal comando alleato come un atto di importanza strategica, dal momento che sarebbe stato possibile rifornire le truppe in azione lungo la dorsale adriatica, sia di nuove forze, sia di materiale bellico, sia infine di viveri e carburante. Quindi, verso il porto della città, ritenuto a questo punto sicuro, da subito iniziò un notevole traffico di navi militari e da trasporto, provenienti dai porti nord africani. Con l'avvenuta conquista poi di Napoli, i due porti passati sotto il controllo degli Alleati furono così assegnati: quello di Napoli per la V Armata americana, quello di Bari per la VIII Armata britannica.

Dalle ricognizioni all'attacco

Nei mesi di ottobre e di novembre, aerei della Luftwaffe, partiti dalle nuove basi poste nel nord d'Italia, svolsero diversi voli di ricognizione sul porto di Bari per osservarne lo stato, verificare il sistema di difesa antiaerea e valutare la consistenza della protezione militare. Inoltre, nei rapporti redatti dai piloti si evidenziava che il porto, la città e altri paesi pugliesi non procedevano all'oscuramento notturno degli edifici e dei luoghi pubblici e privati.

Pertanto, concludevano i rapporti, un probabile attacco avrebbe avuto molte possibilità di successo. Si trattava di scegliere il momento propizio. Quando, con la ricognizione fotografica, avvenuta la mattina del 2 dicembre, l'intelligence tedesca accertò che nel porto vi erano più di 40 navi: "5 incrociatori o corvette, numerose cacciamine, 6 mezzi da sbarco, 4 navi cisterne per circa 8.000 tonnellate, 31 navi mercantili per circa 150.000 tonnellate, 2 alianti, 1 nave speciale di 15000 tonnellate, 4 navi da trasporto", il comandante della Luftflotte, Wolfarm von Rochthofen, di stanza sul lago di Garda e operativa su tutta l'Italia, ordinò di preparare un attacco. La flotta aerea allestita consisteva in "105 bombardieri Ju 88 provenienti dalle basi di Ghedi, Aviano, Villafranca, Villorba, Cameri, Bergamo". Nel tardo pomeriggio gli aerei decollarono e si diressero verso l'obiettivo, raggiunto il quale, intorno alle h. 20:00, dopo una manovra ad U effettuata per non farsi individuare dai radar orientati a Nord e dopo aver lanciato le windows (fascette di carta stagnola impiegate per distrarre ulteriormente i radar) e bengala illuminanti rossi e verdi che identificavano il bersaglio, incominciarono il bombardamento.

L'Inferno

"A quel punto tutto quello che continuavo a ripetermi era...se l'inferno è come questo...questo è l'inferno". Questa è la testimonianza di un marinaio di una nave inglese presente nel porto, la John Bascom, miracolosamente sopravvissuto. Le bombe a caduta libera, le bombe siluro che in acqua giravano fino a scontrarsi con il bersaglio e le esplosioni delle bombe presenti nelle stive delle navi, produssero fiamme su fiamme che si alimentarono dalla rottura dell'oleodotto presente nel porto.

Dice Morra: "Fiamme e fiamme e fiamme, alte, altissime che si alimentavano dai continui scoppi di munizioni e dal petrolio che bruciava; e fumo nero, che appestava l'aria; ed esplosioni, che la squarciavano e provocavano onde anomale, piccoli tsunami all'interno del porto, un muro galleggiante di fuoco; questo era il porto di Bari nelle ore successive al bombardamento". Navi che esplodono, navi incrinato, appoppate o appruate, soldati coperti di fuoco che urlavano, corpi in acqua a pezzi e in fiamme, riempiono i ricordi dei poveri superstiti. All'alba del 3 dicembre lo scenario che si presentò agli occhi dei soccorrenti fu drammatico. Si contarono 15 navi affondate, 6 gravemente danneggiate, oltre mille vittime umane (tra militari e civili). Non solo, numerosi feriti manifestavano ai medici accorsi, sintomi inattesi e incomprensibili.

Il segreto

Scrivendo Morra: "A partire dall'alba del 3 dicembre, persone con ferite insignificanti cominciavano ad avvertire malori, nausea, vomito, intensa lacrimazione agli occhi; altri, anch'essi senza evidenti ferite, cominciarono a manifestare eritemi su tutto il corpo insieme a bolle e vesciche piene di siero".

I medici dell'ospedale militare e gli ufficiali medici ricondussero i sintomi ad un avvelenamento da iprite. Ma nessun ufficiale di comando, nei giorni precedenti l'attacco, aveva comunicato la presenza di bombe contenenti il gas velenoso nelle stive di qualche nave ancorata nel porto, né

tantomeno era giunta alcuna comunicazione dal Quartier Generale. E invece c'era. La nave americana classe Liberty, John Harvey, partita dal porto statunitense di Norfolk, in Virginia, il 15 ottobre agli ordini del comandante Erwin Knowles, dopo aver fatto scalo ad Orano (Algeri) era giunta a Bari la sera del 28 novembre con un carico di bombe di aereo e un considerevole quantitativo di bombe chimiche all'iprite. Dal rapporto stilato dalla Commissione d'inchiesta che si costituì nel gennaio del '44 risulta che alcuni ufficiali prima del 2 dicembre erano già al corrente del carico della nave ma che la notizia venne tenuta riservata. Inoltre il meeting, che si tenne il 3 pomeriggio tra gli ufficiali del quartiere generale di Bari, dispose la segretezza della notizia. Ciò impedì una comunicazione tempestiva e chiara con lo staff medico dell'ospedale. Non solo, come ricorda e riporta nelle sue memorie Gwladys M. Rees Aikens, un'infermiera in servizio nell'ospedale militare, la richiesta di conferma sul sospetto avvelenamento, inviata dagli stessi medici al War Office a Londra, non ebbe alcuna risposta. (Morra pag. 49)

Le prime indagini

Nei giorni successivi il disastro, il Chief of Staff delle forze Alleate emise un rapporto militare nel quale evidenziava le carenze difensive e indicava come causa principale del successo del raid tedesco lo stato di illuminazione del porto e della città. Intanto il colonnello americano Stewart F. Alexander, esperto in medicina chimica, venne inviato a Bari dal quartier generale che aveva sede ad Algeri, per investigare sui feriti. Vi giunse il 7 dicembre ed operò sino all'11. Egli si rese conto che i sintomi manifestati dai feriti erano riconducibili ad un avvelenamento da iprite che sicuramente era stato non solo inalato ma anche assorbito dai corpi in un miscuglio con petrolio e acqua: un fatto questo mai prima accaduto. Ma, dopo aver redatto e inviato il rapporto, dal quartiere generale Alleato di Algeri giunse una comunicazione classificata "Most Secret" nella quale si impartiva l'ordine di "mantenere il segreto" e di classificare le ustioni dei feriti come "ustioni da azione nemica". Nel documento si affermava inoltre che "il segreto deve essere massimo, assoluto, nessuno deve sapere nulla al di là dei massimi vertici militari. Neanche gli stessi feriti da iprite devono saperne qualcosa. Le informazioni al personale medico devono fermarsi allo staff che necessariamente è a conoscenza dei fatti. Nessun altro deve sapere". Anni dopo, l'infermiera Rees Aikens dirà "Ci sentivamo così traditi e tuttavia dopo che fu tutto finito comprendemmo che, se l'incidente fosse stato reso pubblico, le conseguenze sarebbero potute essere ben peggiori. Chi poteva sapere in quei giorni cosa stessero preparando i tedeschi?". (Morra pag. 61)

La copertura

La notizia della presenza di bombe all'iprite in una nave americana esplosa nel porto di Bari venne portata alla conoscenza di Winston Churchill e del presidente Eisenhower. Entrambi disposero che si dovesse tenere la notizia segreta per evitare che i tedeschi, oltre all'uso propagandistico della vicenda, potessero rivendicare un impiego legittimo del gas. La segretezza doveva essere mantenuta anche nei confronti delle autorità militari e civili italiane. Inoltre, sia Churchill sia Eisenhower, diverse volte, avevano dichiarato che avrebbero rispettato il Protocollo di Ginevra del 1925, *concernente la proibizione di usare in guerra gas asfissianti, tossici o simili e mezzi batteriologici* e sarebbe stato un grave errore far sapere che comunque era in corso una produzione di armi chimiche, sia pure in una prospettiva di rappresaglia, cioè dopo l'uso da parte nemica. Infine c'era la possibilità, una volta resa pubblica la vicenda, che, da parte tedesca, si impiegasse in funzione difensiva, quel miscuglio micidiale di iprite e petrolio in mare, di fronte ad

e-Storia

una possibile invasione alleata. Ma era ciò che si stava preparando: lo sbarco in Normandia. Così, la segretezza venne rigidamente mantenuta e i tedeschi non vennero mai a sapere di ciò che avevano causato: un nuovo modo per morire e un inizio per una nuova terapia.

La chemioterapia

Nel suo testo *“Serendipità”* Telmo Pievani annota che il rapporto del medico americano Stewart F. Alexander per la cura dei feriti del bombardamento di Bari, a guerra finita, venne esaminato da altri medici americani che provarono ad usare quantità ridotte di iprite per curare linfomi e leucemie. Tali malattie presentano infatti eccesso di globuli bianchi. Finché i ricercatori Louis S. Goodman e Alfred G. Gilman produssero mostarde con azoto al posto dello zolfo, meno tossiche ma ugualmente efficaci. *“Dal gas iprite passando per le mostarde azotate, era nata serendipicamente la prima chemioterapia”*.

Bibliografia

Francesco Morra: *Top secret- Bari 2 dicembre 1944* – Castelvecchi editore- 2014

Francesco Mattesini: *Bari 43: la seconda Pearl Harbor* – Luca Cristini editore- 2020

