

# BOMBARDAMENTI SU PALERMO

Un racconto per immagini

a cura di Samuel Romeo e Wilfried Rothier  
prefazione di Antonino Blando



Istituto Poligrafico Europeo®  
CASA EDITRICE

Samuel Romeo e Wilfried Rothier (a cura di)  
*Bombardamenti su Palermo. Un racconto per immagini*

Collana: per immagini | 2

Istituto Poligrafico Europeo | Casa editrice  
Marchio registrato di Gruppo Istituto Poligrafico Europeo Srl  
sede legale: via Frate P. Sarullo, 4 - 90144 | Palermo  
sede operativa: via Degli Emiri, 57 - 90135 | Palermo  
tel./fax 091 7099510  
casaeditrice@gipesrl.net  
www.istitutopoligraficoeuropeo.com

© 2017 Gruppo Istituto Poligrafico Europeo Srl  
Tutti i diritti riservati

ISBN 978-88-96251-71-3

## FUOCO DAL CIELO

di Antonino Blando

Paul Tibbets è morto il primo novembre del 2007 a Columbus nell'Ohio all'età di 92 anni. Era nato, infatti, nel 1915 a Quincy nell'Illinois, lungo le sponde del fiume Mississippi. Suo padre, un grossista di dolci, aveva frequentato una scuola militare e quando il figlio ebbe tredici anni lo spedì alla Western Military Academy di Alton, nell'Illinois. L'accademia ne avrebbe temprato lo spirito e ne avrebbe fatto sicuramente un ottimo medico, come sognava la madre Enola Gay Haggard. Un nome romantico Enola, i suoi genitori lo presero in prestito della protagonista di un romanzo pubblicato nel 1886, sei anni prima della sua nascita: *Enola, o del suo errore fatale*, della scrittrice Mary Young Ridenbaugh. Tra i poemi disseminati nelle pagine del libro si legge anche: «Principe dell'Air di sicuro è causa di cicloni distruttivi, / dal momento che ha il controllo della nostra atmosfera. / Sono manifestazioni della sua ira, / Oh! Eterno dolore! Liberaci dal "Principe delle tenebre". / Liberaci dai suoi abbracci di fuoco. / Lo temiamo perché è capace di distruggere l'anima e il corpo». Ad Alton Paul vide sfrecciare gli aerei dell'ancora povera United States Army Air Force e fece il suo primo giro tra i cieli, così quando, dopo cinque anni trascorsi in accademia, si iscrisse all'università della Florida, spese tutto il denaro che riusciva a risparmiare per prendere lezioni di volo. Nel 1937 si arruolò nell'aeronautica militare e quando gli Stati Uniti entrarono in guerra, comandò la prima forma-

zione di aerei che attraversò la Manica per bombardare le installazioni tedesche ad Amiens, Rouen, Rotterdam e Amsterdam. Colpito più volte, Tibbets riusciva sempre a riportare, anche in condizioni estreme, il suo aereo in salvo. E non era un aereo qualsiasi, era un B17 che diventerà uno dei simboli del Secondo conflitto mondiale. Anche i palermitani, tragicamente, impareranno a conoscerlo, come si legge e si vede in questo bel libro di due giovani ed appassionati storici.

I B17, le famigerate *Flying Fortress* prodotte a migliaia tra il 1941 e il 1945 dalle industrie Boeing, sganciarono 640 mila tonnellate di bombe, delle oltre 1 milione e mezzo scaricate sopra l'Europa nazifascista dalla Air Force. Dopo aver comandato diciassette missioni di combattimento nel continente e altre quindici nel Nord Africa, Tibbets, che pilotava anche il B17 del «Supreme Allied Commander General» Dwight D. Eisenhower e quello del suo comandante delle forze aeree il «Major General» Jimmy Doolittle, tornò negli Stati Uniti nel febbraio 1943, per collaudare il nuovo B29 a Wichita nel Kansas. Era ancora impegnato in quel lavoro quando, nell'autunno del 1944, gli giunse una telefonata dal generale Uzal Ent, comandante della seconda Air Force con base a Colorado Springs. «Porti con sé una valigia», gli disse Ent, «perché non tornerà indietro». In un libro del 1977, non a caso intitolato *Enola Gay*, Tibbets racconta che Ent lo informò: «Lei è stato scelto per una

missione speciale». Neppure il Congresso era al corrente di quel progetto, né dei fondi stanziati per la sua realizzazione. «Se la cosa si risolverà in un successo – disse ancora Ent – lei sarà un eroe. In caso contrario, non è escluso che finirà in galera». Di cosa si trattava lo spiegò a Tibbets il terzo convocato alla riunione, un civile, Norman Ramsey, di professione fisico: «Gli Stati Uniti sono riusciti a dividere l'atomo. Stiamo costruendo una bomba basata su questo principio. Sarà tanto potente che quando esploderà avrà la forza di ventimila tonnellate di alto esplosivo. Lei, colonnello, è stato scelto per lanciare questa bomba». Tibbets disse solo due parole: «Yes Sir». Il giorno dopo partiva per la base aerea eretta nel mezzo dello sconfinato deserto dello Utah, nome in codice della missione «Centerboard». Tibbets chiese soltanto di avere al suo fianco gli uomini che aveva guidato in Europa. Nessuno di loro, però, sapeva della missione. La base era abbastanza vicina a Los Alamos, nel New Mexico, dove altrettanto in segreto lavoravano degli scienziati del «Progetto Manhattan», impegnati a fabbricare la bomba soprannominata «Little Boy». Tibbets fu uno dei pochi autorizzati ad entrare a Los Alamos e a parlare con gli scienziati, tra i quali Enrico Fermi e Robert Oppenheimer. E fu proprio quest'ultimo a spiegare quale sarebbe stato il rischio per chi era destinato a sganciare dell'atomica: «Il suo più grande problema – disse – potrebbe cominciare non appena la bomba lascerà l'aeroplano:

l'onda d'urto generata dall'esplosione potrebbe distruggerlo e io temo di non poterle dare garanzia che chi trasporterà la bomba sopravvivrà alla missione». Da quel momento in poi, Tibbets e i suoi uomini si esercitarono a compiere una difficilissima virata a bordo di un aereo scelto personalmente da lui in fabbrica. Si trattava di un B29 che Tibbets aveva privato, per alleggerirlo, del suo rivestimento corazzato e di tutte le armi. Nell'aprile 1945, Tibbets cominciò a essere sempre più impaziente. «Avevamo un'arma – raccontò – capace di colpire il bersaglio con notevole precisione, ma gli scienziati pretendevano che la percentuale di fallimento si riducesse a una su un milione. A quel tempo, la percentuale era di una su diecimila». Disse agli scienziati «Io correrò il rischio», e mise in moto l'operazione trasferendo i suoi uomini e il suo B29 sull'isola di Tinian, nelle Marianne dove c'era era l'aeroporto più vicino al Giappone per un attacco aereo. L'autorizzazione alla missione, da parte del presidente Harry Truman, arrivò il 5 agosto. Quel pomeriggio Tibbets fa scrivere in rosso sulla carlinga dell'aereo il nome di sua madre «Enola Gay» e alle due della notte si alzava in volo verso Hiroshima. Il B29 avrebbe viaggiato in pieno giorno, in modo da poter identificare il bersaglio senza ombra di dubbio, e avrebbe volato alto per non essere colpito dalla contraerea giapponese, e, infine, per non destare sospetti, per farsi passare come un semplice volo di ricognizione e non fare alzare i caccia, non aveva scorta. Dopo sei

ore l'«Enola Gay» era sul bersaglio. Alle 8.15 Tibbets sganciò il «Little Boy», che pesava novemila libbre e fece virare bruscamente l'aereo. Nel mentre, in meno di un minuto, la bomba raggiunse quota di mezzo miglio da terra e al suo interno si innescò la reazione atomica. Esplose formando una palla di fuoco dal diametro di 15 metri e una temperatura di 300 mila gradi. Poi emise un enorme flash da accecare ed incendiare tutto ciò che era combustibile nell'arco di diversi chilometri, a cui seguì un'onda d'urto che sbriciolò ogni edificio in cemento armato o acciaio. Anche l'«Enola Gay» venne colpita, era come se «l'anello di un pianeta distante si fosse staccato e ora venisse verso di noi» disse uno dei piloti di coda. Sei ore e mezza dopo atterrò di nuovo a Tinian. «Ho fatto solo il mio dovere. Ho obbedito agli ordini», ha ripetuto Tibbets che mai sentì il rimorso per quello che aveva fatto. Intanto forse 80 mila giapponesi morirono all'istante e altre decine e decine di migliaia dopo giorni, mesi e anni a causa delle radiazioni.

Ad essere divorato dal rimorso fu, invece, Claude Eatherly che non era sull'«Enola Gay» ma su un altro aereo mandato in avanscoperta per controllare la situazione meteorologica della città. Anch'egli veterano della guerra su B17 in Europa, quando ritornò a casa cadde in una profonda crisi depressiva che lo trascinò sempre più in basso, a vivere di piccoli crimini e infine negli ospedali psichiatrici. La sua vicenda oscura arrivò, per caso, a conoscenza del filosofo Günther Anders con

cui iniziò una lunga corrispondenza che lo spinse a scrivere una lettera di pentimento e di scuse al popolo giapponese nel giorno della memoria del 6 agosto 1960. I cittadini di Hiroshima gli risposero dicendo che anche lui era stato una vittima della bomba.

Dopo quell'esperienza, nel 1961, Anders, tedesco ebreo fuggito negli Stati Uniti per sottrarsi alla belva hitleriana dei campi di sterminio, scrisse *Essere o non essere. Diario di Hiroshima e Nagasaki*, e l'anno successivo *Il pilota di Hiroshima, ovvero: la coscienza al bando*. Dal 2016 possiamo leggere anche in italiano la corrispondenza fra i due in *L'ultima vittima di Hiroshima*. Il successo di queste opere spingeva nel '63 a pubblicare l'opera maggiore di Anders, uscita sette anni prima, *L'uomo è antiquato*, un testo fondamentale del tragico Novecento. Nelle sue pagine, il filosofo, descrive un mondo in cui la macchina e gli oggetti prodotti in serie sono diventati i protagonisti della storia, il luogo in cui ogni essere umano è «gettato» e costretto a vivere in qualità di essere totalmente inadeguato ai nuovi tempi. Tutto ciò si ripercuote in un dramma morale, cioè nel rischio del soffocamento di *ogni impulso morale* a opera della tecnica e dei suoi connotati particolari: «le nostre stesse azioni “moralì” e “immoralì”, che lo vogliamo o no, vagano prive di radici nell'oceano dell'essere, moralmente indifferente, per così dire sotto forma di “fiori metafisici recisi”». E poi: «Ancor oggi nelle etiche accademiche gli impianti di sterminio sono un oggetto del futuro non

ancora scoperto». Perché «l'addetto al campo di sterminio non ha "agitato", ma, per quanto orrendo ciò possa apparire, ha "lavorato". E dato che scopo e risultato del suo lavoro non lo riguardano, dato che il suo lavoro in quanto lavoro è considerato sempre "moralmente neutrale", ha sbrigato una faccenda "moralmente neutrale"». Noi, per Anders, viviamo in un'epoca in cui è neutralizzata la differenza tra agire violento e lavoro mansueto, un'epoca che preclude il «diritto alla cattiva coscienza», che «atrofizza la nostra capacità di provare il senso di colpa». L'uomo è ormai troppo antiquato per potere condurre un'autentica vita etico-morale, e gli stessi filosofi sono troppo «antiquati» per comprendere appieno quello che ci sta accadendo. In un mondo «non determinato», in cui i prodotti della tecnica si evolvono continuamente raggiungendo sempre nuovi livelli di perfezione, il corpo dell'uomo resta sostanzialmente lo stesso di quello dei suoi avi, refrattario al cambiamento, ottuso dal punto di vista delle macchine, antiquato. «Insomma: i soggetti della libertà e della mancanza di libertà sono scambiati. Libere sono le cose; mancante di libertà è l'uomo».

In un'epoca come la nostra, dove i B17 o gli «Enola Gay» sono sostituiti da piccoli, invisibili e altrettanto micidiali droni, le riflessioni di Anders sono più che mai fondamentali per cercare di orientare la nostra coscienza, o quel che ne rimane. Dall'11 settembre 2001 i droni (il nome viene dal verbo *to drone*, ronzare) sono

sempre più usati dall'esercito americano e dalla CIA per compiere missioni in territori lontani dagli Stati Uniti, senza implicare l'uso diretto di soldati sul campo. Il loro nome tecnico è *Remotely Piloted Aircraft*, aerei a pilotaggio remoto. I guidatori stanno infatti seduti in una base statunitense mentre il RPA diventa il loro occhio ed esplora zone poste a oltre 13.000 chilometri di distanza. La quota a cui volano solitamente è 4.500 metri sopra il livello del suolo. I droni realizzano l'utopia della guerra aerea, non si tratta più di occupare un territorio attraversandolo con truppe e mezzi meccanici, quanto piuttosto di controllarlo dall'alto, assicurandosi il dominio dal cielo. La base militare dalla quale vengono comandati si trova nello stato New Mexico, vicino a dove venne effettuato il primo test nucleare (il «Trinity») nel giugno del 1945. I droni, secondo l'Air Force, sono oggi l'arma low cost per eccellenza per una doppia logica economica: il valore delle vite umane in gioco e i costi finanziari. Dal momento che sostituiscono la presenza di soldati sul campo, il drone viene anche definito dai teorici delle forze armate americane «*arma umanitaria per eccellenza*». Gli attuali veicoli senza pilota possono restare in volo per molto tempo: uno sguardo costante 24 ore su 24, mentre il veicolo vola, nella base a terra gli equipaggi civili si alternano con tre turni di otto ore ciascuno. Si decide su chi e cosa colpire, poi ci si immette in autostrada e si ritorna a casa. Per evitare in futuro qualsiasi rimorso dovuto alla sensazione di avere preso

una decisione sbagliata, sganciando il missile dal drone, gli scienziati stanno cercando di installare decine di micro-camere ad alta risoluzione, simili agli occhi plurimi di una mosca, che osservano tutto, mentre un software riunisce in tempo reale le differenti visioni parziali, realizzando così una sola vista d'insieme con la continua possibilità d'aggiungere dettagli a volontà. Gli operatori umani osservano a distanza e decidono, sulla base della loro esperienza, ma anche di protocolli preordinati, se intervenire o meno, premendo pulsanti per lanciare missili che uccidono uomini e distruggono mezzi ed edifici. Non è improbabile supporre un'evoluzione successiva di automazione dello sguardo e dell'azione bellica, presto i computer potrebbero inserire in modo automatico megadati e «tags», usando raffinati programmi e algoritmi come quelli ora utilizzati per investigare e classificare i gusti dei frequentatori dei social network, e decidere contro chi o cosa lanciare i missili, rendendo assolutamente obsoleto l'uomo.

C'è una speranza? Secondo Anders sì, se pur flebile e qui dobbiamo tornare sui bombardamenti durante la seconda guerra mondiale e al «pentimento» di Eatherly. Egli, per il filosofo, parafrasando Hannah Arendt (che di Anders, seppure per pochi anni, fu la prima moglie), rappresenta la «non banalità del male»: egli non è stato infatti l'anonimo burocrate che ha eseguito semplicemente gli ordini, il boia che ha fatto soltanto il proprio lavoro. Egli non si è sentito deresponsabilizzato nello

svolgimento della sua mansione. Il suo pentimento e il suo dolore rappresentano anzi l'esatta antitesi del funzionario nazista che, senza chiedersi alcun perché, «giustificato» dal semplice fatto di eseguire ordini impartiti dall'alto, produce morte senza porsi alcun problema sulle conseguenze delle sue azioni. Eatherly è per Anders – plasticamente rispetto a Eichmann, il cui caso è di quegli stessi anni – l'uomo in cui le ragioni della coscienza hanno tentato di scuotersi di dosso il «meccanismo» tecnologico entro il quale si è trovato incastrato: «No, Eatherly non è il gemello di Eichmann – scrisse –, ma la sua grande e (per noi) consolante *antitesi*. Non è l'uomo che fa del meccanismo un pretesto e una giustificazione della mancanza di coscienza, ma l'uomo che scruta il meccanismo come paurosa minaccia di coscienza. E così facendo coglie il nocciolo del problema morale centrale di oggi, e ci rivolge il monito veramente decisivo: poiché, se scarichiamo ogni responsabilità sull'apparato, in cui saremmo inseriti come viti inconsapevoli, e consideriamo l'affermazione: “ci siamo limitati a collaborare” come legittima in ogni caso, liquidiamo *ipso facto* la libertà della decisione morale e la libertà di coscienza».

Questo libro di foto del «Principe delle tenebre», ci invita a fare nostra questa riflessione di Anders, se ne abbiamo ancora la forza: affrontare con dolore la nostra coscienza e decidere di muovere i nostri passi verso la libertà.