



Il pronao della villa comunale distrutto dalle bombe alleate. L'immagine è tratta da foggiainguerra.altervista.org

Il post *Quando il generale Eisenhower disse: "Prendiamo Foggia"* ha suscitato diversi interessanti commenti su Facebook da parte dei lettori di *Lettere Meridiane*. In effetti, l'imminente ricorrenza del settantesimo anniversario dei bombardamenti su Foggia dovrebbe rappresentare l'occasione per una riflessione, più che per una celebrazione e basta.

Le tragiche giornate di luglio 1943 hanno lasciato, nel bene e nel male, una traccia profonda nella identità della città. Riannodare il legame con quegli eventi può contribuire a consolidare la sempre più rarefatta identità cittadina. Ben vengano, dunque, i contributi.

Davide Leccese aggiunge un'importante considerazione circa l'importanza del capoluogo dauno e di Salerno nello scacchiere bellico dell'Italia Meridionale: "Foggia e Salerno venne individuate anche come importante snodo ferroviario che poteva "bloccare" il Sud ai Tedeschi".

L'approfondito commento di Michele Lauriola, fondatore dell'interessante sito *ProCapitanata.It* (di cui ci occuperemo diffusamente in uno dei prossimi post) mette in relazione il passato (l'importanza cruciale degli aeroporti di

Foggia) con il critico presente dello scalo Gino Lisa.

Ecco quanto scrive Lauriola:

Quando Eisenhower disse “prendiamo Foggia” riconobbe che Foggia, con Napoli, era “importante” per attuare “una tattica militare parecchio rischiosa”. Come riportato nel testo: gli aeroporti esistenti nella regione di Foggia, si prestavano egregiamente per operazioni di bombardamento sull’Europa centrale”.

Ora è pura demagogia osservare come mai: “una posizione strategica che faceva gola agli Alleati, ma che, dopo d’allora, è stata misconosciuta dalle istituzioni nazionali”. La risposta: quale “Eisenhower” di turno dei territori della Capitanata ha ritenuto “importante” l’aeroporto di Foggia per attuare “una politica della mobilità lenta e veloce strategica” per lo sviluppo e l’economia della Capitanata pur sapendo che “le infrastrutture per attuare quella politica della mobilità si prestano per operazioni di strategia di sviluppo e di economia, solidali e sostenibili” della Capitanata?

Eisenhower, allora, utilizzo gli aeroporti esistenti nella regione di Foggia, nelle condizioni in cui erano, limitandosi solo a mettere delle lamiere per rendere agibili le piste (lamiere che lasciò in dono agli agricoltori della zona). Ritenne, infatti, importanti le piste e non gli aeroporti (non ne ha costruito nessuno).

Non sarà il caso di convincerci tutti che piuttosto che sostenere “il riconoscimento dell’aeroporto di Foggia come scalo nazionale” sia più importante far riprendere con forza e determinazione i voli anche dalla pista di Foggia, una delle piste presenti in Puglia di Aeroporti di Puglia.

Così, intanto, ci verrebbe riconosciuto lo stesso diritto a poter fruire degli stessi servizi degli altri territori della Puglia e poi, con l’adeguamento della pista, saranno le stesse richieste di mercato a fare la differenza sulla importanza delle piste e del necessario potenziamento delle relative strutture di supporto.

Lello Vecchiarino, giornalista ed inviato speciale de *La Gazzetta del Mezzogiorno*, interviene sia sul post, sia sulla proposta di Lauriola: “Bravo

Geppe! Ho sentito il bisogno di andare a rileggere il prodigioso libro del compianto ing. Antonio Guerrieri, "La Città Spezzata". La proposta di Lauriola mi pare convincente; formiamo un movimento, sulle ali della Storia." Ringrazio infine, per i loro apprezzamenti, Raffaele de Seneen, Alberto Mangano e Raffaele Vigilante.

Ho trovato altre interessanti conferme alla tesi dell'interesse del generale Eisenhower alla "presa di Foggia". Saranno oggetto di uno dei prossimi post.

Facebook Comments

Potrebbe interessarti anche:



• "La ricostruzione dopo i bombardamenti fu sostenuta dal senso civico"



• Aiezza racconta il Natale del 1945, tra dramma e speranza



• 70 anni dai bombardamenti.

