Lettere Meridiane si è occupato altre volte dell’importanza strategica che Foggia ebbe nello scacchiere bellico della seconda guerra mondiale, soprattutto per effetto del suo sistema aeroportuale.

Alla vigilia della celebrazione del settantesimo anniversario dei tragici bombardamenti, è un aspetto su cui vale la pena riflettere: fu probabilmente proprio questa posizione di importanza nevralgica che indusse gli Alleati ad usare la mano pesante per prendere Foggia. Una posizione ed un ruolo strategici dal punto di vista militare, mentre non è stato lo stesso da quello civile ed economico. Anche su questo bisognerebbe riflettere, in occasione delle celebrazioni dell’anniversario: non limitarsi a ricordare e a rievocare, ma anche sforzarsi di capire cosa è successo, durante e dopo quegli eventi; quale sia il prezzo pagato veramente, allora e dopo, da Foggia, anche in termini di sviluppo economico e civile.

La presa di Foggia svolse un ruolo importante sui destini dell’intero conflitto. Non si è mai avuta un’esatta misura di questo. La rete, moltiplicatore di conoscenza, sta rendendo possibile una diversa consapevolezza di quegli eventi. Una conferma decisiva a questa tesi giunge da un giornale dell’epoca, *The War Illustrated*. Alla conquista di Foggia, il popolarissimo magazine che settimanalmente raccontava agli inglesi le vicende del conflitto, dedica un dettagliato articolo nel numero 166 del 29 ottobre del 1943.

Il pezzo occupa una pagina, la numero dieci [cliccare qui per scaricare la versione pdf]. Guardare le fotografie che lo illustrano provoca un certo effetto: la prima è una immagine aerea, scattata dalla cabina del pilota di un aereo in volo su Foggia. *The War Illustrated* informa che è stata ripresa dal *Times*. Non si riesce a capire se sia stata scattata prima o dopo l’ondata di attacchi aerei che rase praticamente al suolo la città. La seconda – che il giornale pubblica per la cortesia de *The Daily Sketch* – è particolarmente rivelatrice: è una mappa che mostra il raggio d’azione potenziale che si schiudeva agli aerei alleati dopo la cattura degli aeroporti foggiani.

È molto eloquente la didascalia che accompagna le due immagini: “Questo importantissimo sistema aeroportuale, oggi disponibile alle Forze Alleate grazie alla cattura di Foggia – descritta dal Presidente Roosevelt come “uno dei più importanti successi ottenuti fino ad oggi dagli Alleati” – consiste in un aeroporto principale distante due miglia dalla città e in dodici campi satelliti che lo circondano. Come la mappa mostra, questo successo ci dà la possibilità non solo di allargare il supporto aereo alle truppe che combattono nel Nord dell’Italia, ma rende raggiungibili nuovi obiettivi in Iugoslavia, Austria e nella Germania del Sud.”

L’articolo è molto interessante anche perché dà l’idea di come sia stata percepita dall’opinione pubblica inglese la cattura di Foggia. Non bisogna dimenticare che il pezzo è stato scritto in piena guerra, quando le sorti del conflitto erano ancora tutt’altro che chiare. La presa di Foggia dovette dare – come sembrano confermare le stesse parole di Roosevelt –

una forte iniezione di ottimismo e di fiducia al morale dei militari e della popolazione.
L’articolo è firmato dal capitano Norman Macmillan che non era solo un giornalista o corrispondente di guerra: originario di Glasgow, fu uno dei piloti più bravi della Raf, nella Prima Guerra Mondiale, ed ottenne diverse decorazioni. Fu il pilota che per la prima volta riuscì a volare da Londra alla Svezia in un giorno. È stato autore di diversi libri sulla storia della RAF, l’aviazione britannica.
Il titolo è perentorio, addirittura trionfalistico, come del resto anche alcuni passaggi del pezzo dell’ufficiale: “La caduta di Foggia è un disastro per la minaccia nazista: cresce il raggio d’azione dei nostri bombardieri.”
La prima parte dell’articolo si sofferma sulle ragioni per le quali, a giudizio dell’autore, l’aviazione avrà un ruolo sempre più importante negli sviluppi bellici. Macmillan enfatizza l’importanza dei bombardamenti e si può capirlo, visto che il territorio inglese era stato ripetutamente assaltato dai raid tedeschi, e che dunque i suoi lettori erano particolarmente sensibili all’argomento.
Quindi l’autore parla di Foggia: “Il primo dei più importanti campi d’aviazioni italiani a cadere nelle mani degli Alleati è stato Foggia, occupato dalla nostra Ottava Armata il 27 settembre.” Attenzione, Macmillan sta parlando (e non a caso dice “nostra”) dell’Ottava Armata dell’Esercito Inglese che operò in Italia dopo essere stata in Africa (si distinse nella battaglia di El Alamein) e non dell’Ottava Armata dell’Esercito statunitense, immortalata da molti film di guerra: questa operò prevalentemente nel SudEst Asiatico.
Mac Millan illustra quindi le caratteristiche del sistema aeroportuale che si estendeva nel Tavoliere: “L’aeroporto principale Gino Lisa è circondato da campi satelliti che si estendono nel raggio di 23 miglia. I campi satelliti hanno piste di atterraggio lunghe da 200-300 piedi (un centinaio di metri, n.d.r.) fino a 1700 iarde (poco meno di 1.600 metri, n.d.r.) , adatti per il funzionamento di diversi tipi di aeromobili.”
La pista dell’aeroporto principale, il Gino Lisa, misurava allora quasi 1.800 metri, ma il tracciato era diverso la quello attuale. Era infatti ortogonale rispetto a quello di oggi: la cosiddetta *pista degli inglesi*.
Leggendo quanto scrive Macmillan, non si può fare a meno di riflettere sull’oggi. La classe dirigente foggiana si sta battendo per cercare di allungare la pista del Lisa, riportandola ad una lunghezza che durante la seconda guerra mondiale era raggiunta perfino negli aeroporti satelliti. Dell’argomento Lettere Meridiane ha già parlato in un altro post, che può

essere letto qui.
Ma torniamo all’articolo di The War Illustrated. L’autore passa ad illustrare le nuove prospettive che la presa di Foggia introduce nello scacchiere bellico europeo: “La cattura di Foggia e dei due aeroporti di Napoli (che sono stati occupati più tardi) consentirà alle forze aeree alleate di fornire il supporto tattico aereo per sostenere la penetrazione degli eserciti alleati sulla costa occidentale e su quella orientale, al fine di avanzare verso nord-ovest lungo la penisola italiana. Ma ancora più importanti del supporto tattico reso possibile dal sistema aeroportuale di Foggia sono le prospettive strategiche che esso schiude.”
Macmillan indica chiaramente obiettivi e distanze: “La grande area industrializzata attorno Vienna dista meno di 500 miglia. Monaco è distante esattamente 500 mila. Quanto le Fortezze Volanti e i Liberator hanno bombardato il primo ottobre scorso Monaco e Wiener Neustadt (una città della Bassa Austria, a sud di Vienna, n.d.r.) partendo dalla basi nordafricane, hanno dovuto percorrere 900 miglia per raggiungere gli obiettivi. L’uso di Foggia renderà possibile raggiungere gli stessi obiettivi con un volo di metà lunghezza.”
La cattura di Foggia si traduce, insomma, in una minaccia per i Tedeschi: “Quando la Henschel ha sposato la sua fabbrica di aerei Kassel vicino Vienna era convinta di averla trasferita in un luogo sicuro. Adesso quella zona non è più sicura.”
L’autore dell’articolo spiega quindi che la riduzione del raggio entra cui ricadono gli obiettivi è un aspetto nevralgico della guerra aerea, anche perché riduce il rischio di condizioni meteo avverse e nello stesso tempo consente previsioni meteo più accurate.
“Tutto questo – aggiunge il capitano – aumenta vertiginosamente la possibilità di successo delle operazioni. Budapest è a solo 460 miglia da Foggia, e Bucarest dista circa un centinaio di miglia in più. I giacimenti petroliferi di Ploesti (una città rumena ricca di pozzi, n.d.r.) sono a meno di 600 miglia di distanza.”
Macmillan non ha dubbi: con l’area aeroportuale foggiana nelle mani alleate, i Balcani sono finalmente a portata di mano, anzi, di aereo: “La via fluviale del Danubio, da Passau a Sulina, rientra in un intervallo variabile tra 350 e 750 km. Belgrado si trova a 350 chilometri di distanza, Sofia a 400, Salonicco a 380. Da Foggia i Balcani si trovano sotto attacco.”
La conclusione è durissima ma per volti versi realistica: “Per la Germania, la perdita di Foggia è un disastro dal punto di vista della strategia aerea, l’inizio della fine del suo potere nei Balcani.”
È significativo che nell’articolo non si faccia alcun cenno ad un’altra opportunità che la

cattura del sistema aeroportuale foggiano offriva agli alleati: bombardare Auschwitz e cercare così di interrompere l’afflusso dei prigionieri ebrei nel campo di sterminio. Per questo obiettivo – su cui ci soffermeremo in un prossimo articolo – si impegnarono a fondo, ma senza successo, le autorità ebraiche.

Facebook Comments

Potrebbe interessarti anche:

-
  La strana malattia che angustia Foggia e la Capitanata (di Geppe Inserra)
-
  Quando Auschwitz venne scoperta… da Foggia e San Severo
-
  L’operazione Avalanche passò per Foggia

-

Perché Foggia
venne violentata

Clicca sul pulsante per scaricare l'articolo in Pdf

Hits: 41