L'amico Alfre De Martino mi invita a scrivere qualcosa su un articolo particolarmente significativo, postato qualche giorno fa sul gruppo del *Comitato per il monumento alle vittime del 1943*.

Lo scritto è particolarmente illuminante circa il ruolo che l'aeroporto Gino Lisa, e più in generale i campi di aviazione foggiani di cui lo scalo rappresentava il nodo principale, ebbero nella seconda guerra mondiale.

Accolgo l'invito volentieri (mi piace l'idea di Lettere Meridiane *on demand*) e ringrazio sia l'amico De Martino per la segnalazione, sia Salvatore Aiezza, brillante esponente di quel gruppo di storici ed appassionati foggiani che si sta prodigando per lo studio degli anni dei bombardamenti e della ricostruzione nel capoluogo dauno, e che ha recuperato l'articolo, rendendolo disponibile nel ricchissimo archivio del gruppo.

Scritto dal ten. col. Fr. Giordano, l'articolo è stato pubblicato sul numero 20 del settimanale *Ricostruzione Dauna*, organo del Partito Democratico del Lavoro, uscito il 15 luglio del 1945. Questo giornale è una preziosa miniera di informazioni sul clima che si respirava a Foggia negli anni della ricostruzione, fenomeno che dovrà essere studiato con altrettanta serietà e passione, com'è avvenuto per i bombardamenti. Lettere Meridiane dedicherà a *Ricostruzione Dauna* altri post specifici.

Qui rimaniamo all'articolo di Giordano, personaggio di cui per la verità non si sa molto. Doveva essere un alto ufficiale dell'Aeronautica, foggiano. La redazione del periodico scrive, presentando l'articolo, che potete scaricare e leggere qui, di aver pregato "il valoroso colonnello Giordano di dirci il suo pensiero sull'importanza del Capo di Foggia e viciniori. Torneremo sull'argomento – puntualizzano i redattori – in attesa di fatti e non di vaghe

parole."

Il titolo dell'articolo è quanto mai significativo: "Foggia è il centro naturale delle linee aeree internazionali". Si badi bene. Internazionali, non nazionali. E desta veramente amarezza dover constatare come, a distanza di nemmeno settant'anni da allora, il Gino Lisa veda oggi messa seriamente in dubbio perfino la sua funzione di aeroporto nazionale.
L'autore dell'articolo esordisce ricostruendo le ragioni che fecero del Tavoliere un luogo nevralgico dello scacchiere militare della seconda guerra mondiale (ed è perfino superfluo ripetere che questa importanza fu una delle ragioni dell'inaudita violenza dei bombardamenti che provocarono tanta morte e tanta distruzione.
"A nessuno di noi – scrive Giordano . è certo sfuggita l'importanza di Foggia nel campo aeronautico. Le condizioni atmosferiche che permettono di svolgere attività aerea con vantaggi continuativi in tutte le stagioni, agevolati da un centro di comunicazioni di prim'ordine, e la natura del terreno hanno fatto sì che dal 1915 a Foggia vennero attrezzati vari campi che svolsero importante attività aerea a secondo della necessità. Grande rilievo ha avuto nell'attuale guerra il nostro Tavoliere, dove quasi per incanto sono sorti i tanti aeroporti a corona della città, svolgendo oltre all'attività bellica vera e propria, quella importantissima dei collegamenti.
Abbiamo visto così la nostra città divenire i centro e il fulcro di tutto il teatro di operazione e del Mediterraneo sfruttato dai tedeschi prima e dagli Alleati poi."
All'importanza nevralgica del Lisa nella seconda guerra mondiale, *Lettere Meridiane* ha dedicato diversi articoli: all'epoca il Gino Lisa era assai più importante dell'aeroporto di Bari Palese, come potete leggere qui.
Il colonnello Giordano ricostruisce con molta efficacia le ragioni per cui il Lisa avrebbe potuto diventare, fin dalla fine della guerra, un aeroporto civile di primissimo piano:
"Appare lampante come la posizione geografica che ha permesso di abbracciare nel suo raggio di azione tutti i centri italiani, mediterranei, balcanici e orientali sia il requisito primo importantissimo e direi unico da tener presente nella scelta di un centro aereo. Tali requisiti portati al massimo di rendimento in tempo di guerra possono continuare ad essere il fulcro di una attività di pace e di benessere per l'avvenire della nostra Patria, se riportati e sfruttati nel senso civile."
La conclusione dell'articolo, brillante per chiarezza e forza espositiva, è particolarmente

interessante perché chiarisce le ragioni del titolo: “Questa città che per la sua posizione geografica ha visto trasformarsi le sue distese biondeggianti in brulichio di rombanti motori, questa nostra Foggia che ha patito nelle sue mura tutti gli orrori di una guerra moderna, dilaniata e martoriata dai più massicci bombardamenti, che ha conosciuto il terrore dei mitragliamenti, la fame, la miseria, la distruzione, la morte e i saccheggio e tutte le tristi conseguenze di questa nemesi tremenda, crede di avere il diritto più e meglio di ogni altro centro italiano, di chiedere alle competenti Autorità la continuazione di questa attività aerea riportata nel campo civile in quell’atmosfera di tranquillità e di serenità con l’installare a Foggia un aeroporto con traffico internazionale.”
Le cose non sono andate nel senso sperato dal colonnello Giordano. E c’è da chiedersi perché; proprio dagli anni immediatamente successivi al conflitto bellico è iniziato, per il Gino Lisa, quel processo di declino che minaccia di diventare irreversibile.
Oggi non avrebbe nessun senso rivendicare un aeroporto internazionale soltanto per il ruolo che Foggia ebbe nella seconda guerra mondiale. Ma permangono tutte le ragioni geografiche e logistiche che facevano del Tavoliere una terra promessa per l’aviazione. Non solo militare, ma anche civile.
Tanto per dire, il Gargano è stato il primo territorio pugliese ad essere “scoperto” e valorizzato dal punto di vista turistico. Ma non è mai stato adeguatamente supportato dal punto di vista logistico, migliorandone l’ accessibilità sia stradale che aerea.
Ma perché l’auspicio del colonnello Giordano non si è tradotto in realtà? Una ragione va cercata nella lentezza del processo di ricostruzione, che vide Foggia risarcita dai danni prodotti dalla guerra tardi, e solo parzialmente.
Abbiamo appena concluso le celebrazioni del settantesimo anniversario dei bombardamenti, ed altrettanto occorrerà fare per celebrare con il giusto risalto gli anni della ricostruzione che hanno rappresentato, nel bene e nel male, uno snodo nevralgico per ciò che il capoluogo dauno sarebbe diventato (o non sarebbe più diventato, come nel caso del Lisa) negli anni e nei decenni successivi.
Per il resto, le responsabilità non stanno soltanto da una parte e storicamente parlando quelle più rilevanti sono dell’amministrazione comunale, che poco ha fatto per tutelare il sito aeroportuale e per valorizzare urbanisticamente l’area in cui sorge lo scalo. Ovviamente mi riferisco alle amministrazione degli anni Cinquanta e Sessanta e successive.
Non fu una buona idea localizzare nei pressi dello scalo la cittadella ospedaliera, né

consentire un'attività edilizia che ha reso problematica l'attuazione dei progetti di espansione, come dimostrano i diversi problemi che stanno angustiando l'allungamento della pista.
A valorizzare il ruolo del Lisa avrebbe dovuto pensarci anche la Regione Puglia , ma per una corretta analisi bisogna tener presente che l'ente è stato istituito nel 1970 ed opera nella pienezza dei suoi poteri solo dal 1975, quando più di una frittata era stata ormai fatta, per quanto riguarda l'aeroporto foggiano.
Definiti i contorni della responsabilità regionale e chiarito che il discorso non si riferisce soltanto al governo regionale in carica ma a tutti quelli che hanno guidato l'amministrazione negli ultimi decenni, va detto che il rilancio del Lisa non è stato in cima ai pensieri della Regione, quando avrebbe invece potuto e dovuto rappresentare un tassello fondamentale di un processo di riequilibrio dei divari che i diversi territori pugliesi presentano tra di loro. Non si può sperare di assicurare uno sviluppo equilibrato ed omogeneo dell'intero territorio regionale consolidando le aree più forti (com'è successo – seppure involontariamente e forse anche inconsapevolmente – nel caso degli aeroporti di Bari e di Brindisi). Ma questo è un altro discorso.

Facebook Comments

Potrebbe interessarti anche:

-
I problemi del Lisa non si risolvono né coi veleni né col pressappochismo
-
Ryanair

sbugiarda Adp e monta di nuovo la polemica sul Lisa

-

  Sciagura, presidente del Comitato Vola Gino Lisa: “Ecco le nostre buone ragioni per l’aeroporto”

-

  Quando Foggia stava per diventare un hub internazionale di voli cargo

Clicca sul pulsante per scaricare l'articolo in Pdf

Hits: 34