di Maurizio De Tullio

Cosa sia accaduto nelle giornate segnate dai disastrosi bombardamenti su Foggia nell'estate del 1943 è facile immaginarlo. Testimonianze, impressioni, qualche dato, e nessuna immagine fotografica.

Questo per dire che di quelle giornate, allorché "la morte venne dal cielo", come titolava nel suo racconto postdatato il giornalista Luca Cicolella, tanto si è detto, molto si è scritto ma poco è stato documentato, se non nelle eccezioni lodevoli dei diari di alcuni sacerdoti e di Luigi Guerrieri.

Il nostro intento, come Biblioteca Provinciale di Foggia, è di dare un nome alle povere vittime di quei terribili giorni, onorando un dovere civico, e, di conseguenze, indicare una cifra che tenga conto dei deceduti e degli scomparsi, civili e militari nel complesso.

Operazione ardua e mai esaustiva nella sua cruda contabilità. Ma questo è l'aspetto che tocca lo storico o il ricercatore più che il giornalista, nella qual veste ora vorrei invece propormi, per delle osservazioni che non intendono minare la cruda verità di un dramma troppo alto sopportato dai cittadini foggiani, e nemmeno abbracciare la stupida teoria del negazionismo storico.

Prima di affrontare, in separato articolo, il capitolo relativo al realistico numero di morti nei bombardamenti di maggio-settembre 1943, mi soffermo sul triste episodio del

“sottopassaggio della morte”, come fu definito nell’immediato dopoguerra il luogo usato come sicuro rifugio dai passeggeri in stazione la mattina di giovedì 22 luglio 1943.

Quel giorno, come si ricorderà, la stazione ferroviaria del capoluogo fu largamente colpita dagli aerei nemici. Sul primo e sul terzo binario due treni erano in partenza, l’uno per Napoli e l’altro per Bari. Al sopraggiungere, improvviso e quindi inatteso, degli aerei americani, i passeggeri fuggono cercando scampo – sollecitati a farlo dal personale della Stazione – nel sottopassaggio. Ma sarà la loro tomba. E non tanto per le bombe quanto per il destino, che in questi casi non fa sconti, nemmeno nella più tragica delle situazioni come questa.

Il fatto è che tra i due binari era in sosta un altro treno, ma non di passeggeri. Era carico di carri-serbatoio, ognuno pieno di benzina destinata ai soldati tedeschi della 16° Divisione. E, come se non bastasse, a rendere più critica la situazione era posizionato sul quinto binario un altro treno militare, carico di esplosivi.

Ma fu lo scoppio delle cisterne collocate sul treno fermo sul secondo binario a scatenare l’inferno. La benzina, fuoriuscendo e inondando il sottopassaggio, colpita da una scintilla s’incendiò alimentando fiamme e calore indescrivibili, uccidendo in pochi minuti le persone che vi avevano cercato scampo.

Per molti giorni non fu possibile accedere in quella tomba di fuoco, data l’alta temperatura che pervase il locale. Morirono tutti e, in quanto cremati, nessuno potette essere riconosciuto.

Sùbito si disse che la morte colse alcune migliaia di persone, nella più contenuta delle ricostruzioni si parlò di un migliaio di vittime. Si trattò certamente di uno degli episodi più crudi delle fasi cruente cui Foggia fu sottoposta.

Non ho dubbi a credere che nessuno sfuggì a quella morsa infernale: sfortunati due volte nel morire perché l’altro accesso del sottopasso era ostruito, dal mese prima, dalle macerie di un precedente bombardamento.

Ho dubbi solo sulla cosiddetta “contabilità” circa questo episodio. Perché in guerra, si sa, ogni momento vissuto in termini di dramma – personale o collettivo – rischia di essere

amplificato, distorto, seppure in buona fede.

Quel sottopassaggio (fonte Ministero dei Trasporti – Ferrovie dello Stato, 1950) era largo quattro metri e serviva tre o quattro binari, con uno sviluppo in lunghezza non superiore ai 15-20 metri. Fatto un semplice calcolo e considerato che molti portarono con sé qualche bagaglio, quel sottopassaggio non poteva contenere più di 530-600 persone, anche ammesso che si fossero strette come sardine.

Ovviamente la stessa morte di anche solo dieci persone deve suscitare dolore e far riflettere sul senso assurdo delle guerre, specie quando sono combattute cercando di annientare anche le popolazioni civili.

Ma correttezza vuole che non si sparino mai cifre a casaccio, stante l'impossibilità di lavorare su dati certi. Si può farlo cercando fonti attendibili, scandagliando rapporti, libri, mappe – come ho fatto consultando l'ottimo volume del citato Ministero dei Trasporti – Ferrovie dello Stato, edito nel 1951 e che ripercorre la storia, anche fotografica, del periodo 1943-1950, segnato dalla tragedia delle distruzioni e delle successive ricostruzioni.

Così, lavorando anche d'intuito ma partendo da un minimo di dati ufficiali, come i metri-quadri di quello sfortunato sottopassaggio ferroviario, si è arrivati a chiarire – non con certezza maniacale ma con un minimo di realismo contabile – che quel giorno morirono circa 500-600 persone. Ma, per favore, non si dica mai più: duemila.

Il dolore è una cosa, la verità storica un'altra.

(m.d.t.)

Facebook Comments

Potrebbe interessarti anche:

Memoria condivisa: un mosaico da

comporre insieme

-
  Foggia nel 1944, le immagini struggenti della collezione Schoenfeld
-
  Il New York Times: “Foggia avvolta da una nebbia di fumo”
-
  Ecco com’era la Casa del Contadino

Clicca sul pulsante per scaricare l'articolo in Pdf

Hits: 27