



Il 10 febbraio del 1924, *La Gazzetta di Puglia* (la testata da cui sarebbe nata *La Gazzetta del Mezzogiorno*) pubblicò, con grande risalto, un documento di notevole importanza sull'assetto aeroportuale della Puglia di quei tempi.

Si tratta della relazione "sulla necessità di dar vita al campo di aviazione di Foggia", messa a punto da un gruppo di tecnici e di notabili fascisti dell'epoca, ed inviata al Vicecommissario dell'aeronautica, **Aldo Finzi** (carica corrispondente a quella di Ministro, in quanto Mussolini aveva tenuto per sé il titolo di Commissario).

Gli autori del documento chiedono che il campo d'aviazione di Foggia venga trasformato in un vero e proprio aeroporto, adducendo a sostegno della loro tesi, una serie di ineccepibili ragioni

È un documento di cui suggerisco caldamente la lettura agli attuali detrattori dell'aeroporto Gino Lisa e a quanti si stracciano le vesti e si strappano i capelli quando i baresi ci accusano di foggianesimo.

Due annotazioni.

L'appello dei fascisti dauni venne più o meno accolto dal governo fascista che fece del Lisa una delle basi più importanti dell'Italia Meridionale. La rilevanza strategica dell'aeroporto foggiano, purtroppo, non sfuggì agli Alleati: la ferocia dei bombardamenti che insanguinarono

il capoluogo dauno nell'estate del 1943, si spiega anche con la necessità di conquistare la città ed il suo aeroporto, che venne trasformato nel centro strategico di quel *Foggia Airfield Complex* che funse da base di partenza per le più importanti incursioni aeree sullo scacchiere bellico italiano ed europeo. [Ne ho parlato tempo fa, in questa lettera meridiana: *Quando il Gino Lisa era più importante di Bari Palese*].

Il Vicecomissario Finzi (che fu anche vicecapo della Polizia) è uno dei personaggi più controversi della storia del fascismo. Pilota di aerei ma anche di motocicletta, fu dirigente politico e sportivo.

Ebreo di nascita, si trovò coinvolto nelle indagini per il delitto Matteotti, e la sua carriera politica subì una brusca interruzione.

Più tardi prese posizione contro leggi razziali, venne espulso dal PNF e mandato al confino. Aderì al movimento partigiano. Arrestato per aver cercato di passare al CLN informazioni sui movimenti delle truppe naziste a Roma, venne rinchiuso nel carcere di Regina Coeli e fucilato alle Fosse Ardeatine.

Di seguito il testo dell'articolo della Gazzetta di Puglia, intitolato: *Per la utilizzazione del Campo Sud di Foggia*. Se volete, potete scaricare la versione originale, d'epoca, cliccando qui.

* * *



Abbiamo pubblicato su queste colonne che gli avvocati Domenico Siniscalco Ceci e Nicola Pepe Celentano, incaricati dal Direttorio provinciale fascista della compilazione di una dettagliata relazione sulla necessità di dar vita al nostro campo di aviazione, avevano tale relazione approntata col prezioso ausilio tecnico degli Ingegneri Giovanni De Vito e Vito del Pozzo e dell'egregio comandante del campo, tenente Rizzo, e consegnata al segretario provinciale politico del PNF, avvocato Attilio De Cicco, per essere presentata a S.E. Finzi. Siamo lieti di offrire ora i nostri lettori l'interessante documento.

“Il campo di aviazione di Foggia, per la sua privilegiata posizione geografica rispetto all'Italia meridionale, per la configurazione favorevolissima dei terreni circostanti e delle regioni montuose, per le condizioni atmosferiche pressoché costanti, può senz'altro definirsi l'unico campo dell'Italia Meridionale che abbia i requisiti migliori per i bisogni e scopi di aeroporto. La sua posizione fattiva rappresenta una imprescindibile necessità aeronautica per l'Italia sia a fini bellici, sia a quelli commerciali-politici.

Con l'attuale sistemazione aeronautica, l'Italia Meridionale oltre Napoli, non ha alcun campo di aviazione in piena efficienza, dotato di tutti i migliori requisiti, che possa subito essere impiegato per una qualsiasi attività aviatoria, a meno che non si ricorra a ingentissime spese di costruzione, riattamento, esproprio di terreno, importanti enormi perdite di tempo. Infatti a Bari non esiste più nemmeno il campo di atterraggio, perché soffocato dalle

circostanti costruzioni edilizie; Gioia del Colle, ottimo campo durante la guerra, attualmente è sfornito di hangar e quelle poche costruzioni richiedono numerose riparazioni; Brindisi, buon campo per dirigibili ed ottimo Idroscalo, non ha tutti i requisiti per un campo da aeroplani per la vicinanza col mare, per il terreno molto accidentato e per le altre considerazioni tecniche militari; Taranto e Grottaglie, servono assai bene il primo per idrovolanti il secondo per dirigibili, ma entrambi svolgono la loro azione nel Mar Ionio, e perciò a sud d'Italia.

Non v'è quindi bisogno di altre dimostrazioni per affermare che solo il campo di Foggia sud, unico risparmiato dalla follia devastatrice dei vecchi governi, offre tutto quanto è necessario per diventare in qualunque momento si voglia il campo unico e migliore di tutta la zona meridionale, capace di provvedere a tutti gli scopi politici e commerciali delle regioni vicine (Puglia, Abruzzi, Basilicata e Calabria) mentre è sicuramente il campo più adatto per eventuali azioni militari difensive e offensive con l'Oriente.

Foggia dotata di una meravigliosa rete ferroviaria che la congiunge con tutta l'Italia ha il suo campo di aviazione a soli due chilometri dalla città con strada ampia e poco frequentata per cui vi è gran facilità di trasporti di ogni genere.

Apparecchi di qualsiasi tipo e potenza possono con un solo volo senza necessità di rifornimenti intermedi percorrere e vigilare il litorale adriatico sino ad Ancona o fino a Brindisi e tornare alla sede; possono portarsi fino a Napoli e compiere così un regolare servizio postale o di vigilanza con grande facilità nel riconoscere il proprio campo anche con condizioni atmosferiche avverse. Nel 1919-1920 proprio da Foggia venne fatto con Napoli e Bari un regolare servizio postale aereo.

Ai fini militari, nell'eventualità di operazioni belliche con l'Oriente il campo di Foggia il più adatto e il più sicuro nel caso offensivo e difensivo. Vicinissimo al mare può consentire che numerosi apparecchi partano dalla base per le sponde opposte dell'Adriatico, ove giungerebbero nel tempo necessario soltanto per la traversata del mare.

Nel contempo il campo, pur essendo vicino al mare, non è in vista del mare stesso, perché protetto dal Gargano, dietro al quale è ubicato. Per tale prerogativa ha carattere grandemente difensivo, perché in caso di attacco aereo, predisponendo un organizzato posto di osservazione sul Gargano è possibile che dal campo si elevino apparecchi da caccia prima ancora che gli aerei nemici, venendo dal mare, riescano ad individuare il campo.

Ma il campo di Foggia può anche dare meravigliosi risultati qualora fosse impiegato come scuola di pilotaggio. Il maggior coefficiente per tali risultati è dato dalla natura del terreno pianeggiante: il campo infatti è circondato da perfetta pianura che si estende in tutti i sensi per un raggio di km 20 ed è coltivata a frumenti con rarissime piante per cui sono possibili e facili gli atterraggi fuori campo.

A dimostrazione dell'efficienza del Campo Sud, che come si è detto è dotato di ogni mezzo e comodità per un impiego immediato, basta dire che vi sono:

Numero 7 *hangars* di dimensioni tali da contenere oltre 130 apparecchi di vario tipo, padiglioni per ufficiali (alloggi), dormitori per truppa, magazzini, garage, benzinaia con deposito sotterraneo, depositi per oli lubrificanti, centrale elettrica ad olio pesante per illuminazione e per la fornitura dell'acqua, stazione radiotelegrafica, telefono urbano e interurbano, torre aerofaro; due officine complete ed efficienti per meccanici, falegnami, dotate di macchine moderne è capaci di qualsiasi lavoro e di riparazione.

Non va dimenticato infine che le condizioni climatiche ed il soggiorno furono sempre gradite ed ottime per tutti quelli che ebbero ospitalità in Foggia e che nessun caso di malaria o di altre ipotetiche infezioni colpirono gli allievi piloti che risiedettero al campo nel periodo 1915-1920 di maggiore attività aerea e va tenuto presente che le condizioni meteorologiche che hanno permesso una media di giornata volative, nello stesso periodo, superiore ai più vantati campi d'Italia come Malpensa, Mirafiori ed altri.

Il quadro di organizzazione strategica può essere convenientemente completato, considerando insieme con l'aeroporto di Foggia, l'Idroscalo di San Nicola Varano, e lo scalo di San Severo e ove occorra tutto un sistema di mezzi di segnalazione e difensivi che sfruttano opportunamente la configurazione orografica di Capitanata.

Gli studi sono stati fatti per l'aerostadio di San Severo e l'esperienza ci insegna che tale posto si presta benissimo specialmente per hangar di dirigibili.

Tutto quanto precede si è voluto ricordare: ma al fine di dimostrare, che il campo di Foggia può diventare un grande campo efficiente di aviazione, basta ricordare che durante la guerra del 1915 quasi 1000 allievi piloti, ufficiali e truppa, italiani e americani, qui, si istruirono su apparecchi di vario tipo, come pure non va dimenticato che tutta l'aviazione operante in Albania fu organizzata e partì da Foggia, proprio da questo campo che ora attende ali e

volatori.

Dopo quanto dimostrato, le dimensioni del campo e la qualità, la grandiosità dei mezzi, la posizione strategica e pianeggiante, possono fare del campo di Foggia, con la vicinanza dell'Idroscalo di San Nicola Varano e l'aeroscalo di San Severo una base importante e temuta per le forti e generose ali della nostra Patria.”

Facebook Comments

POTREBBE INTERESSARTI ANCHE:



• La strana malattia
che angustia
Foggia e la
Capitanata (di
Geppe Inserra)



• Perché Foggia
non è diventata
grande (di Ugo
Iarussi)



Franco Mercurio:

“Cosa c'è
all'origine del
foggianesimo”



Riequilibrare la
Puglia, missione
della Regione (di
Salvatore
Speranza)

Clicca sul pulsante per scaricare l'articolo in Pdf 