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

Author : Geppe Inserra

Date : 23 Giugno 2018

Non si può ragionare consapevolmente del futuro di un territorio, se non si riflette anche sul suo passato, sulla sua storia. A questa idea si è ispirata la relazione svolta da Geppe Inserra, intervenuto ai lavori quale direttore di Lettere Meridiane, al qualificato dibattito che si è svolto negli scorsi giorni a Parcocittà sul futuro di Foggia e della Capitanata, con particolare riferimento al Pug di cui il capoluogo si sta dotando (potete leggerne qui il resoconto). Di seguito il testo della relazione di Inserra.

* * *

Il destino delle terre di frontiera come Foggia, il Tavoliere, la Capitanata è di far incontrare storia e geografia con esiti spesso sorprendenti. A volte è una delizia, nel senso che propizia opportunità di crescita economica e civile, altre volte è una croce, perché porta distruzione e morte.

È quanto ci è successo durante la storia millenaria di questa plaga del Sud, la cui

favorevole posizione geografica l’ha fatta diventare talvolta crocevia del mondo, cerniera tra il Nord e il Sud, talaltra sanguinoso e insanguinato teatro di guerra.

Federico II trasferì la capitale dell'impero da Palermo a Foggia perché questa era più baricentrica rispetto alla Sicilia, e perché al Centro del Tavoliere poteva sperimentare innovative tecniche colturali, nelle sue masserie imperiali.

La Capitanata era una naturale *terra di mezzo*: per il Tavoliere e per il Gargano si snodava la Via Sacra dei Longobardi, che terminava a Monte Sant'Angelo.

E poi la pratica della transumanza, che per secoli ha visto le greggi abruzzesi scendere dalle montagne di quella regione, per venire a svernare in Puglia lungo quelle autostrade *ante litteram* che erano i tratturi, con il sistema di affitto dei pascoli demaniali che costituiva una delle più grosse entrate erariali e poneva seri vincoli alla coltivazione dei campi immensi del Tavoliere.

L'importanza economica ed erariale di Foggia indusse i Borbone, nel 1797, a scegliere il capoluogo dauno quale sede per le nozze regali del Principe ereditario Francesco di Borbone con la principessa Clementina d'Austria.

Di lì a poco, i Borbone avrebbero scelto ancora una volta Foggia come terminale pugliese della ferrovia da Napoli, preferendola a Barletta.

Se idealmente congiungiamo la retta adriatica tracciata dai tratturi della transumanza con la sua perpendicolare verso il Tirreno disegnata dalle intense relazioni con Napoli, ci accorgiamo come **Foggia fosse un naturale snodo tra Adriatico e Tirreno.**

Una evidenza geografica che non sfuggì agli alleati nella seconda guerra mondiale, quando suo malgrado Foggia si trovò ancora una volta al centro dei destini del mondo. Si è detto che gli alleati si accanirono sulla città con particolare virulenza perché avevano bisogno di impossessarsi del sistema aeroportuale e ferroviario del Tavoliere.

È verissimo, ma solo in parte. Gli alleati non utilizzarono soltanto i raid aerei per aver ragione di Foggia, ma li supportarono con una complessa e sanguinosa azione di terra, sobbarcandosi una scelta rischiosa che pagarono con molte vite umane: sbarcare a Salerno invece che in un porto più settentrionale. Da lì partì la campagna Naples-Foggia, nota anche come operazione Avalanche.

Il giorno dopo la presa di Foggia i quotidiani americani titolarono: *"Hitler, arriviamo"*, perché per la prima volta era diventato possibile bombardare Berlino. E in effetti dagli aeroporti del *Foggia Airfield Complex* partirono tanti raid verso la Germania.

Non si è mai riflettuto abbastanza sul prezzo che la città di Foggia ha dovuto pagare alla seconda guerra mondiale, non solo in termini di vite, ma anche di memoria, di identità.

Le stucchevoli polemiche sul numero delle vittime o il fatto che 75 anni dopo Foggia non sia ancora riuscita ad onorare la memoria dei suoi caduti con un Monumento dovrebbero indurre in noi riflessioni più attente, su cui potremmo tornare in un'altra occasione.

Sta di fatto che Foggia, da un momento all'altro, fu costretta a ripensarsi. Non solo a ricostruirsi, ma a

ripensarsi.

Pensiamo a cosa doveva essere il capoluogo dauno tra il 1943 e il 1945, durante l'occupazione alleata. Gli americani non portarono a Foggia soltanto sigarette, cioccolata, pugilato e rock e roll, ma anche la suggestione che Foggia, dopo di loro, potesse restare - sottolineo restare, perché di fatto lo era già - una città internazionale.

Ugo Iarussi è stato il primo architetto foggiano, ed ha lasciato una memorabile riflessione su quella stagione, che potete leggere integralmente cliccando qui.

In quell'articolo, Iarussi coglieva la grande opportunità che la ricostruzione rappresentava per Foggia, ma lamentava l'assenza pressoché totale dei tecnici nella riflessione e nel confronto che sarebbe stato utile avviare.

L'architetto sottolineava con forza: "l'importanza aeroportuale, che gli alleati hanno dato alla nostra città, e che già tanti echi ha trovato nella stampa, ha fatto credere a molti nella straordinaria Foggia del domani, metropoli unica del Mezzogiorno, ponte di lancio per l'Oriente e porto sicuro per le rotte provenienti dall'Occidente."

Ma le cose andarono diversamente e Iarussi mette sotto accusa senza mezzi termini i tecnici definendoli "abulici e talvolta speculatori essi stessi". Punta il dito contro la ricostruzione di grotte e sottani, evidenziando come con la stessa spesa si sarebbero potute costruire - cito ancora testualmente - "ville minime a pianterreno realizzabili con lo stesso materiale raccogliticcio che è servito al sottano".

La chiusa dell'articolo sembra scritta ieri: "Così Foggia non ha ancora l'aspetto di una città; nessuno ha mai pensato a darglielo. Ognuno ha creato secondo propri concetti senza una guida direttrice; dalla costruzione più modesta al palazzo di rilevante interesse, niente che leghi in unità di stile, che riveli un volto: concezioni belle e cattive indipendenti e disordinate. Metri cubi di muratura, niente di più!"

Ma l'affrettata ricostruzione non si limitò soltanto a riversare bruttezza sulla città. Probabilmente, in uno al nuovo contesto politico che andava maturando, pose fine - forse definitivamente ed irreversibilmente - alla funzione di **snodo e cerniera** che Foggia e i suo hinterland avevano svolto durante i secoli.

Franco Mercurio fa risalire la nascita del fenomeno indicato come "foggianesimo", ovvero la tendenza dei nostri concittadini a lamentarsi, e a sentirsi discriminati, soprattutto nei confronti del resto della regione, proprio ai tormentati anni dell'occupazione militare alleata e della ricostruzione post bellica.

In un interessante articolo scritto per *Lettere Meridiane* (che potete leggermente integralmente qui) Mercurio ricorda come "le altre province pugliesi non subirono mai l'occupazione militare, nel senso che al "Regno del Sud" e a Vittorio Emanuele rifugiato a Bari fu concessa l'autonomia amministrativa e gestionale del territorio pugliese. La sola provincia ad essere occupata militarmente anche nelle funzioni civili fu quella di Foggia, e rimase in questa condizione fino al 1945 dopo la resa di Berlino. La stampa del tempo riconosceva unanimemente che la Capitanata stava dando, oltre ai lutti ed ai danni materiali immani, uno straordinario contributo in termini di sofferenza e di disagio. Tutti a quel tempo dicevano che la città doveva essere sicuramente risarcita.

Ma passarono pochi mesi e Foggia ripiombò nella sua marginalità. La prima riunione postbellica sulla ricostruzione in Puglia, ma avvenne tra la fine del 44 e i principi del 45. Si tenne a Bari e non fu invitato nessun foggiano, proprio perché non vi era ancora l'amministrazione civile. Fu da quel momento che Foggia cominciò a scivolare progressivamente verso l'oblio."

Certe volte la politica soverchia la geografia, ed è proprio questo quanto è avvenuto alla nostra città.

Nell'Ottocento i Borbone avevano disegnato il collegamento ferroviario tra i due versanti del Regno, quello tirrenico ed adriatico, collegando Napoli a Foggia e quindi a Bari. L'autostrada, progettata nella seconda metà del Novecento, taglierà invece fuori Foggia. E così accadrà per l'aeroporto Gino Lisa, che era il centro nevralgico del *Foggia Airfield Complex*. E così sta accadendo alla stessa ferrovia, con la costruzione del "baffo" che taglia virtualmente fuori la stazione di Foggia dal tracciato dell'alta velocità Bari-Napoli.

Per essere precisi non si è trattato di una costruzione vera e propria ma di un ripristino: la bretella esisteva già fin dal 1941. Era stata realizzata per evitare che i treni merci provenienti da Bari o da Caserta dovessero entrare nella stazioni di Foggia, con carichi pericolosi.

Ma torniamo agli scenari post bellici.

La pianificazione urbanistica sarà costretta di volta in volta a fare i conti con l'emergenza. Vale la pena di ricordare che Foggia fu al centro, tra gli anni Cinquanta e Sessanta, di una impetuosa immigrazione che ne fece crescere la popolazione al ritmo di 3.000 unità l'anno, fenomeno che colloca il capoluogo dauno tra le città meridionali maggiormente cresciute in quegli anni.

L'impressione è che negli ultimi decenni Foggia si sia, come dire, compressa in se stessa, che non riesca più a guardare oltre se stessa, a stabilire relazioni forti con il resto del territorio provinciale, di cui è comunque capoluogo, anche se spesso se ne dimentica.

Non sono mancati negli ultimi decenni, tentativi anche coraggiosi di rilanciare l'idea dello sviluppo del territorio inteso prima di tutto come relazione con le aree contermini, non soltanto pugliesi.

Saverio Russo ricordava nella sua relazione all'incontro con Viesti, qualche settimana fa, il progetto della "Quattro Province" varato dal compianto presidente della Provincia, Antonio Pellegrino, che prevedeva la federazione delle amministrazioni provinciali di Foggia, Benevento, Avellino e Campobasso.

Facevo parte del gruppo di lavoro che si occupò del Progetto, nato da una indagine che la Provincia di Foggia commissionò al Censis - questo il link al documento - per verificare cosa convenisse alla Capitanata nell'ambito di una possibile rimodulazione dei confini regionali. Come forse ricorderete, si parlava allora - e si continua a parlarne adesso - della possibilità di istituire le macroregioni.

La risposta dello studio del Censis fu che lo sviluppo non è una questione di confini, ma piuttosto di relazioni, e che la Capitanata doveva rilanciare la sua centralità geografica tessendo relazioni forti con le aree contamini di Benevento, Avellino e Campobasso, e puntando sulla messa in comune di infrastrutture fondamentali come l'aeroporto e le ferrovie, ma anche di comuni debolezze e criticità, come lo

spopolamento che colpisce le aree interne.

Il progetto incontrò l'interesse delle Province interessate e della Regione Campania. Più tiepide furono invece le reazioni della Regione Puglia e del mondo politico della provincia di Foggia, in particolare quello di centrosinistra.

Si trattò, a mio avviso, di un errore.

Un'altra suggestione che purtroppo non è decollata è quella della Pentapoli, evocata da Capitanata 2020, e che si prefiggeva di rendere palpabile l'idea di un'area metropolitana che mettesse in rete le cinque principali città della Capitanata: oltre Foggia, Lucera, San Severo, Manfredonia e Cerignola.

Le difficoltà che sta incontrando la realizzazione di quello che era il core business del progetto - il *Treno Tram* - ha raffreddato gli entusiasmi. Ma resta il problema, che è quello delle relazioni tra il capoluogo e il resto del territorio provinciale.

Per ritrovare e rilanciare la sua antica funzione di cerniera, Foggia dovrebbe prima di tutto sentirsi, percepirsi, viversi come capoluogo della Capitanata, e il PUG dovrebbe dare a questa prospettiva indicazioni, progettualità, idealità concrete. Riusciremo a mettere la geografia al suo posto? A riguardo sono pessimista e non autorizza grandi speranze il venir meno dell'ente intermedio troppo frettolosamente e colpevolmente messo in liquidazione dai recenti governi di centrosinistra.

Si può certamente discutere sull'utilità di piccole province come Fermo, Isernia, o la stessa Bat. Ma privare un'area che è in se stessa una provincia-regione, come la Capitanata di un solido ed efficace livello intermedio di governo significa penalizzare lo sviluppo di quel territorio.

Resta la geografia, a darci regione. La geografia che nessun atlante potrà sovvertire, e che dice che Foggia e la Capitanata restano una grande area meridionale, nevralgica non soltanto per le relazioni tra il nord e il sud dell'Italia e dell'Europa, ma anche per quelle tra il versante tirrenico e il versante adriatico dello sviluppo.

Nel suo bel libro *Foggia, urbanistica e territorio tra passato e futuro*, Matteo Pazienza vagheggia l'idea della Capitanata come possibile retroporto di un'area vasta che meridionale comprende Gioia Tauro, Napoli, Salerno e Manfredonia. Una idea che sarebbe realizzare senza sovrumani investimenti: basterebbe infatti realizzare una bretella ferroviaria e o autostradale che intersechi la direttrice Salerno-Reggio Calabria per attraversare il territorio lucano fino a raggiungere il Tavoliere, che resta la più grande pianura dell'Italia peninsulare.

Non vi sembri un'utopia. Qualche settimana fa, la trasmissione di Rai3 Report ha mandato in onda un bel reportage in cui simulava gli scenari di sviluppo che andrebbero ad aprirsi qualora il porto di Gioia Tauro venga utilizzato in tutte le sue potenzialità.

Secondo i tecnici cambierebbe il volto del paese, e risolverebbe l'annosa questione meridionale. Il nord che tira diventerebbe la Calabria, che intercetterebbe i flussi commerciali provenienti dal canale di Suez e dal resto del mediterraneo, li lavorerebbe e li redistribuirebbe in tutto il Paese, che li rilancerebbe in Europa e nel resto del mondo. Il più serio ostacolo a questo scenario è rappresentato dalle difficoltà di

connessione tra la Calabria e il resto della penisola, che sarebbero risolte nel senso indicato da Pazienza nel suo libro.

Per volare in alto, bisogna guardare in alto.

Geppe Inserra