

Il seducente miraggio dell'aeroporto di Montichiari

Quella "striscia d'argento" incastonata nella Fascia d'Oro

di Ubaldo Mutti

Da trent'anni almeno, ogni qualvolta si affaccia a Brescia una nuova testata, puntuale si libra verso il cielo di Montichiari un aeroplanino di carta.

Di per sé, i giornali non sono né tanto gioiosi né così poco attraenti da incoraggiare fantasie di gioco spaziale: soltanto che quella fetta di Bassa bresciana orientale sta nella leggenda del pionierismo aviatorio e nella cronaca bianca locale non appena qualcuno avverte (con beneficio di illusione) il rullo di un ipotetico *decollo in brughiera*.

Volando sulla scia del mito delle imprese che hanno contribuito ad *aprire ai posteri la strada luminosa della navigazione aerea* (8 settembre 1909, primo "Circuito aereo internazionale di Brescia"), delle gesta memorabili della "Scuola di alta velocità" (istituita nel '27 a Desenzano: *città dell'impossibile volo* nella prosa di Marinetti) e, ancora, nelle evoluzioni delle pattuglie dei Diavoli Rossi e dei Lancieri Neri, si potrebbe forse insistere sulle inconsce implicanze del velivolo e del motore in genere ("la corsa della curva parabolica" nel '21 e la Mille Miglia dal '27) sulle vicende, non solo sportive, di Brescia: ma la deduzione è scarsamente attendibile se riferita ai periodici richiami della stampa all'aeroporto di Montichiari.

In realtà, nelle redazioni più del supposto complesso pindarico hanno potuto le notizie delle assemblee, i riti delle celebrazioni, le conferenze stampa (il nuovo magico filtro dell'informazione!), gli stupori dei soci del circolo aviatorio, l'occasione di un volo propagandistico o, più semplicemente, il ripasso dell'elenco dei progetti di "Brescia moderna" rimasti annullati o sospesi, subordinati o inevasi.

Alla regola, non siamo sfuggiti neppure noi. Il bisogno di "volare alto" intriga o no le nostre meditazioni sui confusi eventi degli anni Ottanta? Quindi, meglio allacciarsi subito le cinture, tenere lo schienale ben eretto durante la fase di ascensione e abbandonarsi, senza impigritimenti o pretestuosi rifiuti, al brivido dell'altura!

Il cielo di Montichiari letterariamente è meno profondo di quello di Austerlitz (ripercorso da Martinazzoli, nell'ultimo manuale dei suoi pensieri, *per dire del malessere e la crisi della politica* attraverso le pagine di Tolstoj di *Guerra e Pace*), anche se fissamente scrutato da coloro che lo trafiggono fulminei nella *forata finale* e da quel singolare "... *venditore provvisorio di collant*", sosia dello scrittore Aldo Busi, che lo rincorre dentro e fuori il romanzo.

Trasparente rimane per oltre trecento giornate all'anno, ospitale in ogni circostanza. Soprattutto nei confronti di chi lo attraversa per avvicinare progressivamente quella famosa "striscia d'argento", la pista, incastonata nella Fascia d'Oro.

Soltanto i radar dei responsabili della programmazione aeroportuale non sembrano attenti a captare i segnali di una possibile vitalità: così, un vastissimo territorio (quattrocento ettari circa), buono per l'agricoltura e vietato al traffico aereo civile, continua a rimanere parzialmente improduttivo in superficie e sfruttato soltanto nel sottosuolo come rifugio di giganti *silhouettes*. Infatti, quando la campagna di Montichiari si apre, in mezzo alle stoppie crescono con straordinaria repentinà dei missili veri, propriamente battezzati Nike.

Per cogliere l'insieme di questo spazio aeronautico - qualificato nel '72 come "aeroporto di 3ª categoria, riservato ai voli turistici e commerciali" - basta alzarsi di 500 piedi (152,4 metri nel linguaggio a terra): ecco la pista di volo in *mac-adam* lunga 2990 metri e larga 60, con due rettifili di rullaggio paralleli e cinque bretelle di raccordo; la torre, qualche hangar e la palazzina dei servizi. E inoltre, la zona militare con il casermaggio del 65° Gruppo I.T. (Intercettatori Teleguidati) e della Scuola Missile Nike, le piazzuole dei ricoveri degli stessi missili e i depositi dell'artiglieria.

Da questa terrazza lo sguardo coglie in successione vedute che scorrono fluide come i fotogrammi di una morbida e ininterrotta panoramica "circolare": la città, l'altipiano carsico di Serle; lo specchio del Garda sovrastato dal Pizzocolo e dal *paterno monte* Baldo, il colle di S. Pancrazio con la chiesetta romanica e il castello in stile neo-gotico, l'immenso scacchiere padano e, sullo sfondo, gli Appennini. Da questa posizione, anche le scansioni della storia degli aeroporti di Montichiari diventano più immediate.

Dai primi del Novecento a oggi

L'uso del plurale non penalizza il correttore di bozze, poiché gli avvenimenti aviatori succedutisi dai primi del Novecento in poi si rifanno effettivamente alle radure di quattro località diverse, seppure limitrofe: il sito Porro, nel 1909, come luogo d'azione delle "macchine volanti" e di raduno delle cinquantamila persone convenute; nel '15, i più della cascina Bottarelli adottati in funzione di campo di fortuna dalla "Direzione tecnica dell'Aeronautica militare"; nel '21, la destinazione a *campo temporaneo* della zona contigua alle tribune coperte (capaci di ospitare fino a 30.000 spettatori) e alla curva parabolica *in raccordo tra la direttrice Montichiari - Fascia d'Oro e la strada Calvisana da Fascia d'Oro al crociale di Ghedi*; nel '43, l'ubicazione attuale, prima come *campo di appoggio*, poi come progettata megabase (la Todt iniziò i lavori nel '44, ma già in estate i tedeschi abbandonarono il campo, lasciando sguarniti e inattivi gli avieri della Rsi).

Quest'ultimo episodio è senz'altro emblematico della condizione di altalenante interesse per l'impianto protrattosi pure dopo la guerra. Infatti, le vicissitudini dell'aeroporto di Montichiari di questi ultimi decenni risultano infarcite non tanto da concomitanze epiche, quanto, piuttosto, da una aspirazione "civile" rimasta sempre tarpata dalla gravità dei contrappesi militari.

Da quando è Nato ('48-'62), ogni autonoma aspirazione e "imminente" crescita sono state smentite dai riscontri: dal '48 al '50 gli alleati riaprono il campo senza però frequentare la pista; successivamente, la 2ª Aerobrigata tricolore, via via dotata di "Vampire" e di "F 86 Sabre", vi trova dimora; nel '62 si afflo-

scia anche l'interesse dell'aviazione militare italiana e ad occupare la base rimangono soltanto i reparti di nuova formazione, in compagnia dei missili antiarei già installati dal '59. In seguito – nel '72 precisamente – la diversificata utilizzazione dell'impianto suffraga l'ipotesi dell'aerostazione e, quindi, nasce, anche per l'impulso dell'ing. Gianpaolo Faroni, il "Consorzio per l'aeroporto di Brescia-Montichiari" con l'obiettivo di determinare "... l'apertura al traffico civile, nazionale e internazionale... di proporre le trasformazioni necessarie delle infrastrutture e delle installazioni utili a tale scopo...".

Quando il Ministero dei Trasporti e dell'Aviazione Civile prende in consegna nel '74 la pista e le attrezzature di corredo, le attese crescono ulteriormente, fino a raggiungere un motivato convincimento del decollo nel giugno del '76 all'atto dell'immissione del Consorzio nell'aeroporto.

Ma, da quell'istante in poi, la scena si oscura: nel '78, la Regione Lombardia, ricevuta da Civilavia (Direzione generale aviazione civile e traffico aereo), con appiglio alle competenze di ordine territoriale, la domanda di apertura al traffico civile dell'aeroporto, non concede l'agognato benessere; nell'80, il Consorzio decade, in quanto nessuno riscontra la sua scadenza secondo Statuto. Dopo una *vacatio legis* biennale, riprende con in animo gli stessi propositi e in testa, come presidente, prima Innocenzo Gorlani e poi Sam Quilleri, sempre coadiuvati da Franco Gnutti e G. Franco Traversi, rispettivamente nella qualità di vice presidente e segretario.

A Ghedi, nel frattempo, sono atterrati i Tornado, caccia di interdizione, e motivi di sicurezza (l'opportunità di alleggerire le conseguenze di una attività area promiscua) misti a ragioni di riservatezza, consigliano il trasferimento della flotta dell'Aereo Club Brescia a Montichiari, con l'impegno all'occorrenza di pronta evacuazione nel giro di sole ventiquattro ore.

Nell'identica assoggettata condizione – detto per inciso – si trova ora anche l'Aero Servizi Bresciana – una compagnia di aerotaxi sorta di recente per iniziativa dell'imprenditore, con brevetto di pilota, Renato Franchi – che ha ottenuto da Civilavia l'autorizzazione al *trasporto di cose e persone non di linea* e ha allestito, con il rischio di doverlo all'istante abbandonare, un proprio hangar.

Le incognite dei vincoli militari

Qui, la registrazione dei principali avvenimenti si interrompe, in quanto dall'82 in poi nessun altro fatto è giunto a modificare lo stato delle cose. Soltanto una voce, già per altro riferita dal pubblicista aeronautico Franco Ragni sul numero 9 di *AB* dell'inverno '86 (... *A Ghedi* – è scritto – *ci sono anche gli americani, poche decine da una ventina d'anni, ma vivono appartati. Se ne riparlerà di più, se è vero quanto si dice, che stanzieranno in forze più consistenti sull'adiacente pista di Montichiari...*), continua a meritare un ascolto attento e una doverosa puntualizzazione: l'aeroporto di Montichiari appartiene come proprietà al Ministero della Difesa e strategicamente è compreso, insieme a Ghedi, fra le aerobasi della "2^a linea di difesa dell'Europa". Ciò significa, al di là di ogni valenza tecnica dell'impianto da abilitare al traffico civile, che sulla sua natura di superficie aerea militare pesano tali vincoli, implicazioni e incognite da apparire insormontabili. Forse, fra le possibili implicazioni anche gli F.16 in emigrazione dalla Spagna.

In quest'ottica, lo stesso palese disinteresse mostrato negli anni dagli ambienti politici ed economici bresciani sembra perfino trovare una sua lo-

gica spiegazione. Certo è che il mancato “nulla osta” della Regione (espresso verbalmente, si dice, per evitare complicazioni nell'avvenire: ... *scripta manent!*) a un aeroporto già esistente all'atto della richiesta e prima ancora che Orio al Serio (ora “di Milano”, non più “di Bergamo”) venisse concepito, continua a meravigliare e ad accendere gli animi non soltanto dei campanilisti a oltranza. Per esempio, di coloro che adesso vorrebbero trasformare il Consorzio (40% Camera di Commercio, 40% Provincia, 15% Comune di Brescia, 3% Comune di Montichiari e 2% Apt) in società per azioni, in modo da poter esperire con maggior agilità e decisione ulteriori tentativi di acquisizione delle necessarie licenze. Ma, in verità, la situazione sembra essersi complicata, poiché ai limiti, prima accennati, dei veti dichiarati e occulti, nonché delle insensibilità pubbliche e private locali, ora si affiancano studi economici sui parametri fra “movimentazione effettiva” (la quantità del traffico) e “costi d'esercizio” tutt'altro che tranquillizzanti.

Il nuovo modello di aerostazione

Tali rilievi vengono accreditati soprattutto da quanti insistono sulla disponibilità urgente di una aerostazione locale destinata al “traffico aereo del terzo livello”, per passeggeri, merci e trasferimento di buste e plichi, senza restare altro tempo attratti dal fascino dell'aeroporto di Montichiari e condizionati dalla sua “impossibile” disponibilità.

A queste tesi, naturalmente, si contrappongono quelle che riqua-
lificano *d'emblée* la superficie della Fascia d'Oro, in ragione proprio dell'esistenza di una struttura facilmente adattabile e del vincolo vigente sulla distanza obbligatoria di almeno cinquanta chilometri fra due aeroporti.

Ma le argomentazioni a confronto non si fermano su questa soglia, anzi arrivano fino alle analisi sui destini aviotrasportati dell'uomo.

Il tipo di aeroporto di “ieri” (grande ed esclusivo) per una zona di ridotte dimensioni come Brescia – sempre a detta dei sostenitori della soluzione alternativa – è ormai da ritenere superato, mentre il modello di “oggi” non ha fisionomia, poiché in aviazione il presente è già futuro: dunque, da privilegiare non resterebbe che il prototipo di “domani”, quello che nelle interpretazioni correnti si adatta come una guaina alla sagoma della realtà che lo esprime. Diciamo un aeroporto flessibile, integrato con il contesto cui appartiene: nella fattispecie di Brescia, oltre le normali attrezzature di volo, un centro servizi autonomo, dei padiglioni espositivi raccordati, la rete autostradale e ferroviaria nelle vicinanze, le zone industriali e commerciali interdipendenti dal trasporto aereo.

Qualche ipotesi, pur nella dialettica delle opinioni, corre già anche in merito agli insediamenti: meglio il retroterra del Garda, nella distesa tra Lonato e Calvagese della Riviera, o la piana di Castegnato? Nella discussione si inseriscono pure, ma con prevalenti interessi zionali, i sostenitori di una pista sulla *prada* di Civate Camuno, dove far nascere l'aeroporto della Valcamonica, e dell'aviosuperficie *Garda sud* sul Monte Tapino tra Moniga e Padenghe. A proposito di aviosuperfici autorizzate, in provincia di Brescia ne esistono almeno altre sei: *Fenil Nuovo* di Rodengo Saiano, *La Poiana* di Chiari, il *Centro Voli Ultraleggeri* e *Le cicogne* di Cizzago, il club *Diavoli Blu* di S. Paolo e *Sirmione* nella località omonima. Il quesito sull'area stazione appassiona gli aeronauti, ma al di là delle opinioni sul luogo adatto, le relazioni si intrecciano più sulla ricerca di consensi generici che sull'impegno di adesioni sostanziali a veri e propri progetti. Tuttavia, comune ai proponenti delle diverse ipotesi di ubicazione, rimane il fervore per il

“terzo livello”, cioè per il servizio di voli di linea a corto raggio (da regione a regione) con l'impiego di aeromobili adatti a ospitare non più di cinquanta passeggeri.

Attualmente, causa le dispute sui voli degli Atr 42, a seguito del disastro aereo di Como e della catena di scioperi, anche gli aeroporti cosiddetti “minori” e le compagnie aeree “interregionali” hanno negativamente risentito della situazione, ma il sistema, laddove è sperimentato, continua a offrire ottime prospettive di sviluppo. Nonostante ciò, gli approfondimenti sono reclamati, sia per motivi di ordine tecnico e commerciale che per verificare lo spessore dei riflessi sulle economie locali.

La rotta dell'aeroporto di Brescia

Allora, qual è la linea migliore per *entrare a zero* – cioè, senza barriere, come prevede il gergo – sulla pista dell'aeroporto di Brescia?

Probabilmente, la ricetta di sempre: passare bene al setaccio il mercato, sciogliere i nodi sulla destinazione, amalgamare le risorse, stemperare le procedure, lasciare insaporire il progetto, condire il composto con un'abbon-

Il “trasporto aereo del terzo livello”

Il cosiddetto “trasporto aereo del terzo livello” è già diffuso negli Stati Uniti e in Giappone, mentre in Europa è soltanto agli albori, anche se strutture come l'aeroporto di Lugano offrono da tempo un servizio collaudato e completo. In Italia, le procedure di autorizzazione dei servizi aerei regolari interregionali di linea tra gli Stati membri della Comunità economica europea sono regolate dal Decreto del ministro dei Trasporti del 3 marzo 1983.

Ecco, il testo dell'articolo 1 che delinea il carattere del “trasporto aereo del terzo livello” in conformità alle norme Cee, alle quali entro il 1992, all'atto della liberalizzazione delle attività di volo, ogni Paese europeo dovrà rifarsi:

«servizi aerei regolari interregionali di linea per il trasporto di passeggeri o di passeggeri insieme con posta e merci per viaggi che abbiano origine e termine nel territorio europeo degli Stati membri e che siano effettuati:

a) su percorsi superiori ciascuno a 400 Km oppure su percorsi inferiori a 400 Km nel caso in cui il trasporto aereo permetta una notevole economia di tempo rispetto al trasporto di superficie a causa di ostacoli naturali quali il mare o la montagna;

b) mediante aeromobili con capacità non superiore a 65 posti con peso massimo al decollo non superiore a 30 tonnellate;

c) tra un aeroporto nazionale e un aeroporto situato nel territorio di uno Stato membro della Cee aperti al traffico aereo regolare internazionale, con esclusione di quelli di prima categoria (Roma, Fiumicino e Ciampino; Milano, Malpensa e Linate)».

Il decreto definisce anche i soggetti e le funzioni interessate all'argomento, mentre attraverso l'articolo 5 limita il proliferare di servizi simili tra aeroporti situati entro un raggio di 50 chilometri l'uno dall'altro. La struttura aeroportuale a cui fa riferimento il “trasporto aereo del terzo livello” è quella riferita, come classificazione, alla “4” categoria, cioè al tipo di “aeroporti regionali”. Si tratta di *«aeroporti interessati da modeste quantità di traffico, trasportato con aeromobili di dimensioni contenute, su rotte a bassa frequentazione per servizi aerei domestici e transfrontalieri».*

In concreto, così si caratterizza l'aeroporto idoneo al “trasporto aereo del terzo livello”: una pista lunga 1200/1500 metri, ben attrezzata e gestita da una società apposta che si assuma tutte le responsabilità civili e penali; presenza di un ufficio Civilavia (la direzione generale dell'aviazione civile che, tramite i suoi funzionari diretti, svolge azione di controllo a garanzia del pubblico e della sicurezza del volo) e di servizi di competenza della Polizia, della Guardia di Finanza, dei Vigili del Fuoco, eccetera.

dante dose di professionalità. Insomma, aprire dentro la *briefing room* (la sala delle istruzioni all'equipaggio) una fase di fattivi colloqui fra operatori convinti e rappresentanti pubblici consapevoli; definire un piano di volo rapido e lineare; evitare il danno di traiettorie dispersive e l'affanno per quella categoria di appoggi che, all'atto della prova, spesso svaniscono nella millanteria.

Il sostegno all'iniziativa da parte delle forze politiche, economiche, produttive e sociali è ovviamente necessario, ma non per questo da ritenere esclusivo, in quanto le qualità di un progetto, al termine di tutti i rimbalzi, si affermano in relazione ai contenuti che esprimono.

La rotta dell'aeroporto di Brescia merita vigile e solerte attenzione, in quanto è trafficata, resa incerta verso est dall'ingombro delle servitù militari e complicata nelle altre direzioni da vistose carenze di ordine analitico e propositivo.

Un segno dei tempi, per così dire! Di un'epoca di facili mode e di frenetiche improvvisazioni, in cui l'incidere delle disamine ponderate diventa sempre più insolito e faticoso.

Se la torre di controllo lo consente, perché non provare a prendere quota?