

# I 30 anni dell'aeroporto di Ronchi dei Legionari

di Luca Perrino

**Parlare dell'aeroporto regionale di Ronchi dei Legionari non è solo parlare del**

Consorzio per l'aeroporto Friuli-Venezia Giulia. La storia dello scalo aereo ronchese, come sempre succede per queste grandi e funzionali "cattedrali" del cielo, è

una storia affascinante, che sembra scritta apposta per i tantissimi e sempre più numerosi amanti del volo e delle cosiddette "macchine volanti".

Molti anni di storia, numerose vicissitudini, tanti aneddoti hanno contrassegnato la vita dell'aeroporto regionale di Ronchi dei Legionari. Al suo interno hanno operato vecchi aerei militari impegnati nelle operazioni belliche del primo conflitto mondiale, sono stati collaudati i mitici Cant Z realizzati allo stabilimento navalmeccanico del Cantiere riunito dell'Adriatico di Panzano, sono atterrati piccoli bimotori Dc-3 e mastodontici Boeing 747 "Jumbo", sono approdati dirigibili e leggendari Antonov. Insomma tanta e tanta storia si è sviluppata attorno a quello che molti anni orsono era solamente un piccolo campo di volo contraddistinto da una corta striscia erbosa a mo' di pista.

Ora il nostro obiettivo è quello di ripercorrere, seppur a grandi linee, la storia dello scalo aereo regionale di Ronchi dei Legionari, la vita di quello che è attualmente l'unico aeroporto commerciale del Friuli-Venezia Giulia aperto al traffico nazionale ed internazionale. Quanta strada è stata percorsa da quando, in quella buia sera del 2 dicembre

1961, un bimotore Dc-3 "Dakota" della Società Aerea Mediterranea, proveniente dallo scalo di Roma-Fiumicino, via Venezia-Tessera, toccava terra sulla pista erbosa dell'aeroporto di Ronchi dei Legionari, inaugurando ufficialmente l'attività civile di linea dello scalo regionale. Da allora molte tappe sono state raggiunte, anche se nei responsabili del Consorzio per l'aeroporto Friuli-Venezia Giulia cresce in maniera sempre più forte l'esigenza di raggiungere altri importanti obiettivi, uno su tutti la creazione di un polo privilegiato per i traffici con il nord-est dell'Europa.

## **La storia.**

Se pensiamo che l'era dell'aviazione prende il via solamente il 17 dicembre del 1903, quando i fratelli Wright portarono a buon fine il loro primo volo, non si può negare che da allora siano stati compiuti tanti passi da gigante. Le tappe percorse da allora, molte delle quali hanno interessato da vicino anche la nostra regione, sono state parecchie. Era il 1911 quando i militari italiani impegnati nella campagna di Libia usarono, primi al mondo, l'aeroplano in azioni belliche. A quel tempo non si sarebbe potuto immaginare che quella "micidiale" macchina sarebbe servita anche e soprattutto per trasportare persone e cose da un capo all'altro della terra, ed in pochissime ore. Nei primi anni del secolo furono molti gli aeroporti militari operanti nel Friuli-Venezia Giulia. Da

quello importantissimo della Comina, in provincia di Pordenone, base operativa dei Caproni, a quelli di Aviano (oggi base statunitense di grande importanza strategica, situata al centro dell'Europa), di Campoformido (sede della nostra aeronautica militare), di Aiello del Friuli, di Rivolto (attualmente "quartier generale" del 313° gruppo di addestramento acrobatico, nel quale vivono e si preparano gli abilissimi piloti delle Frece Tricolori), e di Gorizia, nel quale, fino all'8 settembre del 1943, furono dislocati aerei da caccia e aerosiluranti. Ma non mancarono, poi, anche le aviosuperfici di fortuna, come quelle di Trieste, o basi minori dislocate in diverse località della regione. E se nel 1923 è un friulano, e più precisamente il cividalese Antonio Mattioni, ad inventare il primo aereo a reazione del mondo (sperimentato a Firenze grazie al grande valore e alle immense capacità del pilota Vasco Magrini), nello stesso anno, considerata anche la necessità di trovare valide alternative all'impiego esclusivamente militare, vinte le enormi resistenze di chi dimostrava grande scetticismo nei confronti del futuro dell'aeroplano, i dirigenti del Cantiere navale Triestino decisero di avviare a Monfalcone l'attività di un'officina aeronautica. Questa tappa rivestirà un'importanza notevole anche per la storia dello scalo di Ronchi dei Legionari. L'ingegner Filippo Zappata fu il progettista della maggior parte degli aerei usciti dalle officine dello stabilimento di Panzano, molti dei quali vennero collaudati proprio a Ronchi dei Legionari. Con i Cant. Z furono battuti molteplici primati che videro protagonista assoluto l'ardimentoso pilota capitano Mario Stoppani, mentre solamente alla fine della seconda guerra mondiale fu deciso purtroppo di chiudere le grandi officine aeronautiche, mettendo così la parola fine ad un'epoca di grande fulgore e di tanti successi per l'industria aeronautica giuliana.

### L'aeroporto di Ronchi dei Legionari

Ci sono diversi aspetti dei quali bisogna tener conto quando si tratta il difficile argomento legato alla nascita e allo sviluppo di Ronchi dei Legionari

inteso come scalo di interesse prettamente commerciale. Nel 1952 l'allora sindaco di Trieste, Gianni Bartoli, sollevò in consiglio comunale la necessità di dotare il Friuli-Venezia Giulia di uno scalo che sapesse sostituire in maniera più efficace quello di Merna per il potenziamento del traffico passeggeri e merci, furono almeno tre i presupposti legati alla scelta di quel sedime demaniale esistente accanto al vecchio campo che servì anche al collaudo dei velivoli realizzati dall'allora Crda. Prima di tutto l'ubicazione della città rispetto al resto del territorio regionale. Una posizione baricentrica rispetto a Gorizia (23 chilometri), a Udine (39 chilometri) e a Trieste (31 chilometri) e relativamente lontana solamente dal capoluogo della destra Tagliamento, Pordenone (80 chilometri), posizione che, evidentemente, nonostante le vicende legate al mantenimento in esercizio dei transfert, facilita lo spostamento via terra dei passeggeri. E poi, importante, l'inserimento in un'area geografica che non presenta particolari ostacoli dal punto di vista meteorologico o morfologico del territorio. Ronchi dei Legionari, dotato di un I.L.S. di seconda categoria (ovvero di particolari apparecchiature per l'avvicinamento strumentale dei velivoli), difficilmente chiude a causa della nebbia, diventando invece, in diverse occasioni durante l'anno, scalo alternativo a quello veneziano di Tessera "Marco Polo". Accanto a ciò, inoltre, la felice intuizione di chi volle la realizzazione dell'unico scalo commerciale del Friuli-Venezia Giulia a Ronchi dei Legionari tenne conto anche dell'ottimale rete stradale da cui esso è servito. L'aeroporto è facilmente raggiungibile via terra attraverso due strade statali (la 14 e la 305) e dall'autostrada A4 Trieste-Venezia. A tutto ciò, poi, va aggiunta l'inaugurazione, avvenuta nell'estate del 1990, del nuovo raccordo autostrada-aeroporto che, una volta completato, potrà permettere un facile inserimento con la provinciale 19 che conduce a Grado. La richiesta fatta propria nel 1952 dall'allora primo cittadino del capoluogo giuliano fu fatta lentamente maturare fin tanto che, nel 1957, la scelta ricadde definitivamente su

Ronchi dei Legionari. Ma una grande, fondamentale tappa nella storia dello scalo commerciale del Friuli-Venezia Giulia, era già stata battuta. Nel 1956, infatti, era stato costituito il Consorzio per l'aeroporto giuliano con alla presidenza l'allora sindaco di Ronchi dei Legionari Francesco Furlani. Il compito primario di questo organismo era quello di giungere al potenziamento, alla modernizzazione e alla completa gestione dello scalo ronchese quale polo aeronautico turistico e commerciale dell'intera regione. "Va posto innanzitutto in evidenza un concetto basilare - scriveva quasi dieci anni orsono l'allora presidente del Consorzio, Giovanni Cocianni - che parrebbe ovvio, ma tale non è, vista la proliferazione degli aeroporti in Italia e cioè che quello di Ronchi dei Legionari è l'unico aeroporto aperto al traffico nazionale ed internazionale passeggeri e merci nella regione Friuli-Venezia Giulia. Aeroporto che, per una scelta intelligente dello Stato, della Regione e degli Enti locali, è stato collocato fra le strutture fondamentali nell'economia generale dei trasporti del Friuli-Venezia Giulia e sul quale Stato e Regione hanno concentrato, negli anni, le risorse necessarie per realizzare strutture, opere ed attrezzature che consentono di classificarlo, oggi, tra i più moderni ed efficienti d'Italia". Un concetto, questo, che rimane attuale anche oggi, alle soglie del Duemila. Se da un lato l'attuale presidente del Consorzio per l'aeroporto Friuli-Venezia Giulia, Mario Dino Marocco, sottolinea l'esigenza di un giusto riconoscimento del ruolo di questo scalo nell'economia regionale, dall'altro appare chiara la sua funzione di cerniera tra i diversi modelli di trasporto oggi esistenti, funzione esaltata dalla progettata realizzazione di un nuovo polo intermodale, punto di scambio tra aeroporto, sistema stradale e ferroviario. In questo senso, poi, si inserisce anche la ventilata costruzione della nuova stazione di Ronchi dei Legionari Sud, per la quale esiste già uno studio effettuato dalla giovane architetta ronchese Michela Lorenzon, realizzato quale significativa ed importante tesi di laurea. Ovviamente non tutti i passi sono stati ancora

compiuti. Ci vorranno ancora tante e tante iniziative per dare sempre maggiore impulso a questa struttura, ma alcuni segnali, come la nascita sullo stesso scalo ronchese di una compagnia come l'AirDolomiti, di grande importanza nel panorama del trasporto aereo di terzo livello, sottolineano una tendenza sicuramente positiva.

### Le tappe

Il campo di volo di Ronchi dei Legionari, sviluppato su oltre 100 ettari, a fondo erboso, utilizzato dai vari reparti dell'Aeronautica militare italiana prima e dopo l'ultimo conflitto mondiale, viene abbandonato alla fine del 1946 in seguito all'evacuazione delle truppe alleate anglo-americane che l'avevano occupato fino a quella data. Il 18 ottobre di dieci anni dopo viene costituito il Consorzio per l'aeroporto Giuliano, protagonisti gli Enti pubblici del monfalconese che si prefiggono, come già accennato, lo sviluppo, il potenziamento e la gestione dello scalo di Ronchi dei Legionari quale aeroporto commerciale e turistico del Friuli-Venezia Giulia. Il 26 febbraio del 1957 il Ministero della Difesa decide di dare inizio ad un programma di ammodernamento dello scalo ronchese in modo da renderlo atto a svolgere le funzioni di struttura commerciale regionale. Allora, diversamente da quanto succede oggi, molte funzioni basilari nella vita dello scalo (controllo del traffico, servizio di informazioni meteorologiche, realizzazioni dei piani di volo, eccetera) erano svolte dagli uomini con le stellette. Nel settembre del 1959, poi, è approvato dalla direzione generale dell'aviazione civile il progetto generale di massima del nuovo aeroporto, redatto a cura e a spese dello stesso Consorzio. La spesa complessivamente prevista per la realizzazione del nuovo scalo è valutata in un miliardo e 300 milioni di lire, dei quali il 40 per cento, e più precisamente 520 milioni di lire, sono a carico del Consorzio ed il restante 60 per cento, calcolato in 780 milioni di lire, vanno ascritti a carico dello Stato. Il Consorzio di Ronchi dei Legionari presenta così al Ministero della Difesa la

documentazione relativa ad una disponibilità finanziaria di 520 milioni di lire, reperiti tra gli Enti pubblici del Friuli-Venezia Giulia. E' del 10 aprile del 1960 la conferma di un contributo statale di 780 milioni di lire, 200 dei quali sono ascritti nell'esercizio per il biennio 1963-1964 ed il restante importo in "pianificazioni immediatamente successive".

### Il primo volo commerciale

Un'altra tappa molto importante è quella del 20 gennaio del 1961, nella quale il Consorzio ottiene il riconoscimento della personalità giuridica con decreto dell'allora Presidente della Repubblica, registrato alla Corte dei Conti il 5 maggio dello stesso anno, al numero 135. Nel novembre del 1961, poi, il Consorzio sistema una pista erbosa lunga un chilometro e 100 metri e larga 60 metri, dotata tra l'altro di sistemi luminosi per voli notturni, che consente l'atterraggio ed il decollo di aerei di linea su Ronchi dei Legionari, in sostituzione dello scalo di Merna, vicino a Gorizia, dichiarato inagibile dalle competenti autorità. E siamo così alla faticosa data del 2 dicembre del 1961 quando un bimotore Douglas Dc-3 della S.A.M. inaugura l'attività civile di linea in V.F.R. (meglio volo a vista), operando quotidianamente tra Ronchi dei Legionari e Tesserà (Venezia) in coincidenza con i collegamenti con i voli da e per Roma-Fiumicino. Nel giugno dell'anno successivo, poi, dopo che gli avversi eventi meteorologici, quali precipitazioni piovose e nevose, mettono in chiara evidenza l'assoluta precarietà della pista erbosa, viene avviata la realizzazione di una prima pista in grelle metalliche (ancora oggi debolmente riscontrabile di fronte alla nuova palazzina arrivi), pista che mantiene la stessa lunghezza di quella erbosa pur limitando la sua larghezza in soli 31 metri. In tale lasso di tempo viene inoltre costruita la torre di controllo per i servizi di assistenza al volo (ancora esistente anche se non più utilizzata) e sistemato un radiofaro campale. Il 6 dicembre del 1963, poi, il Consorzio per l'aeroporto giuliano stipula con il

Ministero della Difesa aeronautica, il Ministero dei Trasporti-Aviazione civile ed il Ministero delle Finanze un'apposita convenzione in base alla quale lo stesso s'impegna a realizzare, a propria cura e a proprie spese ed entro il termine di due anni, opere per il potenziamento dello scalo di Ronchi dei Legionari, la cui spesa è calcolata complessivamente in 551 milioni di lire.

### Il Fokker 27 sulla Ronchi-Tesserà

Il 2 giugno del 1964 alla Società Aerea Mediterranea subentra l'A.T.I.- Aero Trasporti Italiani - che compie lo stesso collegamento tra Ronchi dei Legionari e Tesserà con il più moderno velivolo biturbina Fokker F-27, capace di trasportare 42 passeggeri e dotato di cabina pressurizzata ed una velocità di crociera di 460 chilometri orari. Un salto di qualità nell'assistenza ai passeggeri e per la ricettività dei velivoli viene compiuto il 31 ottobre del 1965 quando viene finalmente inaugurato il primo lotto funzionale di opere aeroportuali realizzate a cura dello stesso Consorzio. Sono il primo tronco della pista principale di volo, avente una lunghezza di 800 metri ed una larghezza di 45 (gli ulteriori 955 metri di lunghezza della pista vengono eseguiti a carico dell'amministrazione statale), una pista di raccordo lunga 536 metri e larga 23, un piazzale di sosta per gli aeromobili avente una superficie totale di 17.400 metri quadrati ed una moderna aerostazione per l'assistenza agli utenti all'atto del loro imbarco e sbarco dagli aeromobili. Lo scalo regionale di Ronchi dei Legionari viene allora aperto ai voli I.F.R., ovvero al volo strumentale. Dal 15 febbraio del 1966, invece, l'attività normale di volo si svolge sul primo tronco di pista definitiva in conglomerato bituminoso.

### Nasce il Ronchi-Roma

E siamo così al primo novembre dello stesso anno, quando viene dato l'avvio al nuovo collegamento giornaliero diretto tra Ronchi dei Legionari e Roma-Fiumicino. L'attività sullo scalo regionale non si esaurisce però qui. Allora opera anche un

volo Ronchi dei Legionari-Tessera-Milano ed un volo postale notturno tra Ronchi dei Legionari ed il "Marco Polo" di Venezia. L'inizio di un'attività ritenuta fondamentale anche per l'aeroporto del Friuli-Venezia Giulia è sancito dall'arrivo, il 19 maggio del 1967, del primo aereo charter proveniente da Düsseldorf. È del 22 luglio 1968 l'apertura dello scalo di Ronchi dei Legionari al traffico internazionale commerciale e turistico strutturato nell'arco delle 24 ore. Ciò è reso possibile grazie all'attivazione del sistema di atterraggio strumentale I.L.S. di prima categoria. Dal primo aprile del 1968 i voli quotidiani operati con il Fokker F-27 sono il Ronchi dei Legionari-Milano-Torino, il Ronchi dei Legionari-Roma ed il Ronchi dei Legionari-Venezia-Genova. A queste ottime "dotazioni" si contrappone, però, la sospensione del volo postale notturno avvenuta il 15 settembre del 1968. Nello stesso anno, però, viene definitivamente completata e resa completamente agibile la pista di volo lunga 2.200 metri, fattore, questo, che permette l'immissione sul collegamento con la Capitale di un Mc Donnell Douglas Dc-9 capace di trasportare 105 passeggeri, la cui distanza di decollo minimo in caso di emergenza e di atterraggio minimo in caso d'emergenza è rispettivamente di 2.075 e 1.770 metri. Sempre nello stesso 1968 il Consorzio consegna all'Aeronautica militare italiana quattro edifici prefabbricati metallici, completi di collegamenti elettrici, idrici e viari, strutturato su complessivi 578 metri quadrati di superficie utile, che vengono destinati all'alloggiamento del personale addetto alle operazioni di assistenza al volo.

### **"Diversionale" da Venezia**

È del 21 gennaio del 1969 la decisione assunta dalla compagnia di bandiera di dichiarare lo scalo di Ronchi dei Legionari "diversionale" del "Marco Polo" di Tessera. Il 19 febbraio dello stesso anno, poi, viene emanato il "Notam" (una sorta di bollettino d'informazioni aeronautiche) che annun-

cia l'apertura dell'aerovia Umago-Ronchi dei Legionari. E seppur essa viene considerata un ripiego rispetto a quella richiesta dal Consorzio sulla Val Canale, rappresenta un evidente e notevole passo in avanti per lo sviluppo dei traffici aerei con i Paesi del Nord-Est dell'Europa. È del primo aprile dello stesso anno, poi, l'assunzione da parte del Consorzio aeroportuale della gestione del servizio "ground handling", con un'autorizzazione provvisoria concessa dal Ministero dei Trasporti-Aviazione Civile, fornita in attesa della stesura definitiva d'un'apposita convenzione. Alla data del primo novembre 1970 i collegamenti quotidiani operati sullo scalo di Ronchi dei Legionari raggiungono Venezia e Genova (un volo giornaliero con velivolo Fokker F-27), Milano e Torino (stessa frequenza e stesso aeromobile), ancora Milano (2 voli giornalieri con Fokker F-27), Roma (2 collegamenti operati con Mc Donnell Douglas Dc-9) e Venezia, Ancona e Bari (un volo con Fokker F-27). Si arriva così al 15 febbraio del 1971 quando il Consorzio stipula con i Ministeri della Difesa, dei Trasporti-Aviazione Civile e delle Finanze, un "atto aggiuntivo" alla convenzione firmata già nel 1963. L'atto ha quale obiettivo principale quello di impegnare la stessa realtà consortile cittadina ad attuare a propria cura e a proprie spese, entro un periodo non superiore ai cinque anni, ulteriori opere di potenziamento dello scalo. A fronte di tutto ciò gli stessi ministeri si impegnarono ad eseguire in fasi successive, compatibilmente poi con le disponibilità esistenti in bilancio, ulteriori realizzazioni, commisurate comunque allo sviluppo del traffico passeggeri e merci. Quindi con la legge numero 111, varata il 25 febbraio del 1971, la quale prevede lo stanziamento globale di 35 miliardi per il potenziamento di sedici aeroporti militari aperti anche al traffico civile viene assegnato allo scalo di Ronchi dei Legionari un finanziamento pari a 1400 milioni di lire.

*(prima parte)*