

Quando, quasi cent'anni fa, l'aeroporto di Brindisi era un hub aereo internazionale

Gianfranco Perri

Sfogliando un giornale brindisino d'altri tempi, di 90 anni fa, "Il Giornale di Brindisi del 14 dicembre del 1933", ha richiamato la mia attenzione un titolo breve, scritto su una sola colonna, "La nuova linea aerea Brindisi-Singapore": «La magnifica rotta aerea che con volo di ben 7539 miglia univa Brindisi alla Birmania, è stata prolungata sino all'estremità meridionale della Penisola di Malacca raggiungendo così uno sviluppo di 7133 miglia... Un idrovolante partirà dal nostro idroscalo ogni lunedì mattina per raggiungere nella stessa giornata Atene donde ripartirà il giorno successivo arrivando il martedì sera a Gaza in Palestina dopo aver sostato ad Alessandria d'Egitto ed al Cairo. Ripartirà da Gaza la mattina del mercoledì per arrivare la sera a Bassora nell'Iraq sostando solo a Bagdad. Ripreso il volo la mattina successiva, scenderà a Kuwait, a Bahrein ed a Sharjah in Arabia per trascorrere in quest'ultima località la notte. Ripartirà venerdì all'alba toccando Gwadar e Karachi in India per scendere la sera a Jodhpur donde ripartirà il sabato mattina per Delhi, Campore, Allahabad e Calcutta. All'alba della domenica, lasciata la capitale dell'India britannica ed entrato in Birmania toccherà Akyab e Rangoon donde il lunedì successivo ripartirà per Bangkok la capitale del Siam, Bandon e Alor Star nella Malacca. Il martedì successivo raggiungerà nella mattinata Singapore, ultimo scalo del lunghissimo volo durato nove giorni. Nel ritorno, l'aereo lascerà Singapore la domenica mattina per rientrare a Brindisi il lunedì della settimana successiva, dopo aver fatto scalo nelle medesime località dell'andata.»

All'epoca, di "hub aerei" e di "voli low-cost" non se ne immaginava neanche minimamente la possibile esistenza, eppure l'ancor giovane aviazione commerciale mondiale progrediva ogni giorno con passi da giganti e Brindisi, con il suo fiammante aeroporto terrestre inaugurato da Mussolini il 30 luglio di quello stesso 1933 - nel 1938 fu intitolato al pilota civile morto in incidente di volo Antonio Papola - e con il suo storico idroscalo, anche civile, tecnologicamente potenziato, era balzata decisamente all'avanguardia mondiale da quando, il 1° agosto del 1926, era decollato il primo volo commerciale internazionale di linea italiano, "Brindisi-Atene-Costantinopoli" della Aereo Espresso Italiana AEI, che nel 1927 aggiunse la rotta Brindisi-Atene-Rodi mentre la Società Italiana Servizi Aerei SISA inaugurava la Brindisi-Durazzo-Zara e, nel 1928, la Società Aerea Mediterranea SAM avviava la Brindisi-Valona.

"Nelle prime ore del mattino di quel 1° Agosto 1926, alla presenza delle autorità italiane e degli ospiti stranieri rappresentanti dei governi turco e greco, si svolse la cerimonia inaugurale del 'primo volo internazionale di una linea italiana', con il dono del gagliardetto della città di Brindisi da parte del sindaco Serafino Giannelli al comandante Umberto Maddalena. Subito dopo, alle 8.40 circa, l'idrovolante Savoia Marchetti SM-55C (I-AMES), pilotato da Maddalena mosse dall'idroscalo, raggiunse il porto interno ed infine, alle 9.00 precise, decollò tra gli applausi della folla che gremiva le banchine del porto e le sponde del canale Pigionati, giungendo al Falero presso Atene alle 13.30."

Le primissime linee aeree italiane, tra cui la AEI che aveva la sua base in Brindisi, che avevano iniziato le loro attività con capitali privati e sovvenzioni pubbliche, in un decennio erano diventate 14, alimentando un traffico di passeggeri e merci terzo al mondo dopo Stati Uniti e Gran Bretagna. Poi, nel corso del 1934, tutte le linee aeree civili italiane furono confluenso nella statale Ala Littoria, con la quale nel 1938 l'Italia giunse a detenere circa la metà dei primati contemplati dalla Federazione Aeronautica Internazionale, tra cui quelli di velocità e altezza, e di durata e affidabilità. Stesso anno in cui l'aeroporto di Brindisi, formato da idroscalo e campo terrestre, divenne sede di una delle sei direzioni di rete della compagnia di bandiera, la Direzione della Rete del Levante da cui dipendevano i sei scali principali di: Brindisi, Atene, Rodi, Haifa, Tirana, e Salonico. L'aeroporto di Brindisi, inoltre, era sede di una delle quattro officine sussidiarie dell'Ala Littoria, attrezzate per poter effettuare qualunque lavoro di revisione dei velivoli.

Ancora in quel 1933, un altro giornalista dell'epoca - Essé - su una rivista nazionale, il 23 novembre, articolava: «Dalla Spagna come dalla Francia, dall'Inghilterra come dall'Olanda, dal Belgio, dalla Germania, dalla Svizzera, dall'Austria e dalla Jugoslavia, chi si dirige a Oriente per via aerea deve toccare Brindisi. Dopo Brindisi si può puntare in una serie di direzioni: a Candia, a Falero, a Cipro, a Beirut, a Tripoli di Siria, a Costantinopoli e così via fino a Bagdad, da dove è necessario passare per raggiungere il golfo persico. Tutti gli aeronauti turisti che vadano dal nostro Occidente all'Insulindia, all'Australia, in Indocina o in Estremo Oriente, da qualunque itinerario provengano hanno due scali obbligati: Brindisi e Bagdad. L'Aereo Espresso Italiana, infatti, da Brindisi raggiunge settimanalmente Bagdad.»

Alla fine di quell'anno, 1933, l'aeroporto civile di Brindisi gestiva i seguenti voli regolari: Brindisi-Rodi, settimanale con andata il lunedì e ritorno il giovedì, con scalo in Atene e Haifa. Brindisi-Istambul, bisettimanale con andata lunedì e giovedì e ritorno lunedì e venerdì, con scalo Atene. Brindisi-Venezia, trisettimanale con andata martedì giovedì e sabato e ritorno lunedì mercoledì e venerdì, con scalo in Ancona e Rimini. Roma-Brindisi-Tirana-Salonico, trisettimanale con andata lunedì mercoledì e venerdì e ritorno martedì giovedì e sabato. Portorose-Brindisi, giornaliero, con scalo a Trieste, Pola, Lussino, Zara, Lagosta e Durazzo. Brindisi-Bagdad-Calcutta, settimanale, con

partenza tutti i lunedì, con scalo in Grecia, Egitto, Palestina, Iraq, Arabia e India, giungendo il sabato a Calcutta e ripartendo per Brindisi sulla stessa rotta il martedì per giungervi il sabato. Brindisi-Capetown, settimanale con partenza da Brindisi il venerdì per, dopo aver toccato tutta l'Africa, giungere a Capetown il sabato della settimana seguente, e da lì ripartire il mercoledì per rientrare a Brindisi il giovedì della settimana successiva.

Con gli inizi degli anni '30, inoltre, l'aeroporto brindisino aveva visto l'arrivo delle prime compagnie aeree straniere: Il 19 ottobre 1931 i grandi idrovolanti quadrimotori Short L.17 della britannica Imperial Airways iniziarono a fare scalo a Brindisi sulle rotte per l'India e per il Sud Africa, con scalo in Alessandria d'Egitto; e nel luglio 1933 la stessa compagnia inserì lo scalo brindisino anche nella prolungazione fino a Singapore della rotta Londra-Calcutta. E sempre nel 1931, il 23 ottobre, la compagnia francese Air Orient inaugurò il collegamento Brindisi-Corfù-Atene-Castelrosso-Beirut-Damasco; e a novembre fu la volta della società aerea olandese KLM che, facendo scalo a Brindisi, collegava settimanalmente Amsterdam con Batavia, nell'isola di Giava, il più lungo tragitto aereo al mondo per l'epoca, con i famosi trimotori tedeschi Fokker. Dal 1935 anche l'Air France iniziò a fare regolarmente scalo nell'aeroporto di Brindisi, specificamente lungo la rotta per l'Indocina, tra Marsiglia e Saigon.

Altre novità mondiali per l'epoca furono il servizio radiotelegrafico gratuito per i passeggeri e le crociere aeree. Ed è di nuovo pioniera l'Aero Espresso Italiana che, proprio sulle rotte Brindisi-Atene-Istanbul e Brindisi-Atene-Rodi, «inizia ad offrire una larga scelta di scali combinati con possibilità di soggiorno a prezzi convenientissimi, permettendo al turista di visitare le principali città del Levante europeo soggiornando nei migliori alberghi e partecipando, mediante modesti supplementi, ad interessanti escursioni nei dintorni delle città stesse. Oltre a queste crociere aeree che all'andata e al ritorno fanno capo a Brindisi, ove peraltro sono in coincidenza con i treni e con i velivoli che uniscono questa città all'alta Italia ed alla capitale, sono organizzate anche altre crociere, in partenza da Atene, da Istanbul e da Rodi, con le stesse offerte per Napoli e Roma. Fino a Brindisi il viaggio viene compiuto con gli idrovolanti e da Brindisi si prosegue in Ferrovia.» [Il Giornale di Brindisi del 10 agosto 1933].

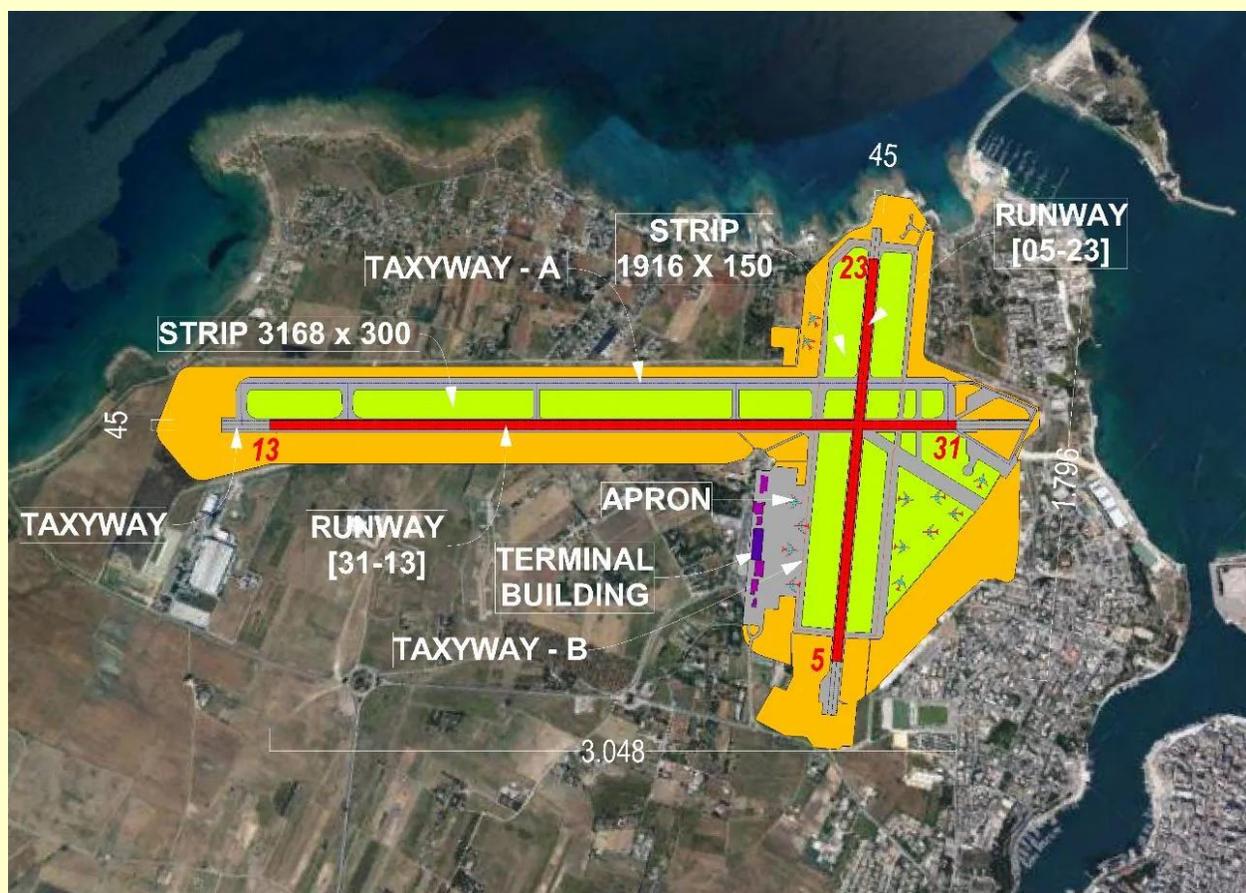
Ultima importante novità nella breve, però intensa, storia brindisina della AEI fu l'introduzione nel 1934 di un nuovo tipo di idrovolante, il trimotore doppio scafo S.66 SIAI che poteva raggiungere la velocità di 230 chilometri all'ora e trasportare fino a 18 passeggeri: il 6 luglio il tragitto Brindisi-Atene fu compiuto in sole due ore e 37 minuti.

Ebbene, se pur ad un odierno lettore giovane e un po' distratto tutto ciò potrebbe sembrare essere un "quasi niente di speciale", un secolo fa si trattava di possibilità "quasi fantascientifiche" al confronto con quanto era a quel tempo la routine: viaggiare principalmente per mare su rotte che, con una durata prevista in modo solo approssimativo, potevano impiegare non solo varie settimane, ma finanche vari mesi per raggiungere un destino finale relativamente lontano. Ed in quella incredibile corsa mondiale al limite del "fantastico" Brindisi partecipava, a pieno titolo, da protagonista.

Poi però, scoppiò - di nuovo - la guerra e tutta l'aviazione civile italiana fu militarizzata, e alla fine, di fatto, scomparve. L'ultimo idrovolante di linea partì da Brindisi per Ancona il 9 settembre del 1943. Nella difficile, precaria e sofferta ricostruzione postbellica, anche l'aeroporto di Brindisi riprese lentamente ad esistere, ma non avrebbe mai più riconquistato, nel contesto internazionale e nemmeno in quello italiano, l'enorme prestigio che si era costruito e ampiamente meritato tra gli anni '20 e i '30, e non sarebbe più tornato ad essere quello che recitava la didascalia di una cartolina illustrata stampata nel 1932: "Il più grande porto dell'Italia Meridionale".

Nella stessa Puglia è stata Bari a prevalere nettamente con il suo aeroporto, che pur era stato costruito solo nel 1934, quasi vent'anni dopo l'idroscalo brindisino. E nel resto d'Italia numerosi altri aeroporti civili, nuovi o meno, hanno via via acquistato importanza relativa crescente come, a tale proposito, mostrano eloquentemente i crudi numeri periodicamente pubblicati dall'ENAC, l'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile: In Italia esistono 42 aeroporti principali che svolgono servizio di trasporto aereo commerciale e, per traffico di passeggeri per l'anno 2023 da gennaio a settembre, quello di Brindisi - BDS - è al posto 17 con 2.523.385 passeggeri totali. Roma-Fiumicino è al primo posto con 30.312.518 passeggeri, seguito da Milano-Malpensa con 19.886.488 e Bergamo con 12.136.939. Nell'Italia Meridionale, il primo aeroporto è quello di Napoli con 9.861.548 passeggeri, seguito da Catania con 8.075.512 e Palermo con 6.332.561. E in Puglia, al primo posto c'è l'aeroporto di Bari con 5.082.142, al decimo posto dei 42 italiani e, praticamente, duplicando l'aeroporto di Brindisi per traffico passeggeri.

Una posizione di metà classifica, quella dell'aeroporto di Brindisi nel contesto italiano del traffico aereo passeggeri, che si è mantenuta più o meno invariata durante gli ultimi vent'anni, con la nota comunque positiva di un costante e sostanziale incremento del numero annuale dei passeggeri, passando dagli 815.541 del 2006, al 1.091.270 del 2009, ai 2.058.057 del 2011, ai 2.697.749 del 2019 e ai 3.065.962 del 2022, fino ai nuovamente ben più di tre milioni che son previsti per questo 2023. In fondo non è poi così male e, comunque, meglio guardare avanti con ottimismo per continuare a progredire, pur senza mai trascurar di mantenere viva e fresca la memoria storica cittadina, anche per, magari, estrarne un motivo in più di sprone.



L'Aeroporto di Brindisi con le sue due piste incidenti, una da sudovest a nordovest e l'altra da nordest a sudest

«L'aeroporto di Brindisi ha ottime potenzialità di crescere, forse più di quello di Bari se si considera la posizione nel Mediterraneo, ma necessita di un processo di crescita che veda la città protagonista. La progettazione dell'accessibilità diventa il cardine su cui sviluppare il futuro dell'aeroporto, sia in termini di raggiungibilità del terminal e di integrazione delle strutture nel territorio circostante, ma anche di integrazione del quartiere Casale nel tessuto urbano di riferimento, individuando lo stesso quartiere quale cerniera di collegamento tra l'aeroporto ed il centro urbano di Brindisi. Le analisi affrontate dimostrano come la soluzione delle problematiche relative al tempo di percorrenza verso l'aeroporto e dall'aeroporto verso i dintorni, così come la riduzione dei tempi di viaggio, quindi l'aumento dell'accessibilità, abbiano come primo risultato un aumento dei bacini di utenza ed un esponenziale recupero delle popolazioni più distanti dall'aeroporto, soprattutto collocate nella parte più a sud del Salento. La raggiungibilità del quartiere può essere la chiave di lettura del futuro sviluppo dell'aeroporto in relazione agli aumenti del traffico turistico ed al miglioramento funzionale dell'integrazione tra i diversi sistemi di trasporto. La raggiungibilità di quest'obiettivo si fonda su una rivalutazione degli immediati dintorni delle piste, sulla rifunzionalizzazione delle coste e sul potenziamento dei collegamenti marittimi tra il quartiere Casale ed il centro urbano. Parallelamente, è necessario che il verde urbano attrezzato sia potenziato ed in grado di garantire la più ampia fruizione delle infrastrutture. Nella vasta distesa pianeggiante di connessione tra l'immediato intorno dell'aeroporto ed il quartiere Casale si ravvede la necessità della costruzione di parcheggi verticali in favore di una salvaguardia del paesaggio, secondo una chiave di lettura che promuova l'investimento turistico e la vivibilità dei luoghi.» [Alessandro Massaro, 2018]

Novant'anni fa l'aeroporto di Brindisi e l'idroscalo, avveniristici hub internazionali

Nel dicembre 1933 fu attivata una linea aerea tra Brindisi e Singapore: un avventuroso volo in idrovolante che durava nove giorni. L'aeroporto terrestre fu intitolato al comandante Papola

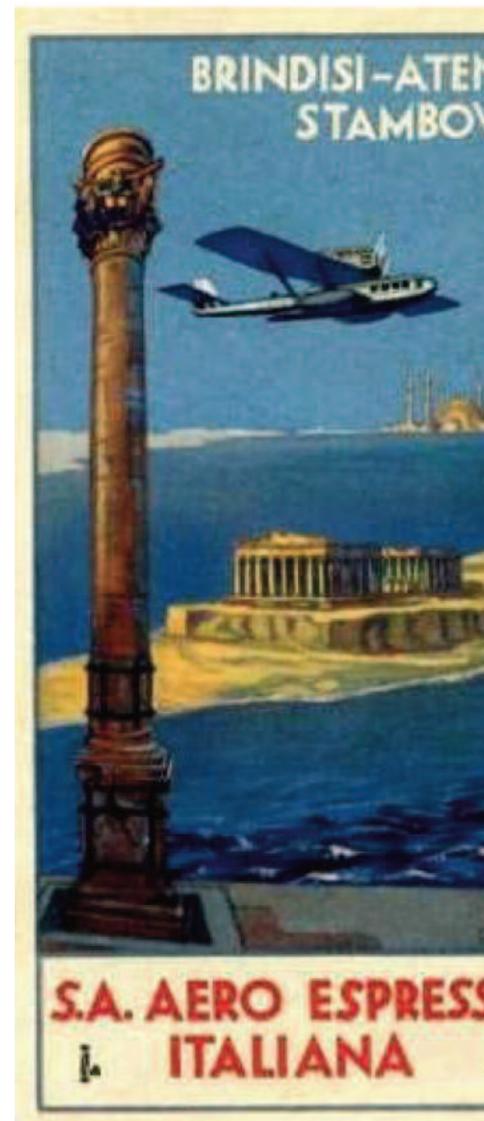
di Gianfranco Perri

S fogliando un giornale brindisino d'altri tempi, di 90 anni fa, "Il Giornale di Brindisi del 14 dicembre del 1933", ha richiamato la mia attenzione un titolo breve, scritto su una sola colonna, "La nuova linea aerea Brindisi-Singapore": «La magnifica rotta aerea che con volo di ben 7539 miglia univa Brindisi alla Birmania, è stata prolungata sino all'estremità meridionale della Penisola di Malacca raggiungendo così uno sviluppo di 7133 miglia... Un idrovolante partirà dal nostro idroscalo ogni lunedì mattina per raggiungere nella stessa giornata Atene dove ripartirà il giorno successivo arrivando il martedì sera a Gaza in Palestina dopo aver sostato ad Alessandria d'Egitto ed al Cairo. Ripartirà da Gaza la mattina del mercoledì per arrivare la sera a Bassora nell'Iraq sostando solo a Bagdad. Ripreso il volo la mattina successiva, scenderà a Kuwait, a Bahrein ed a Sharjah in Arabia per trascorrere in quest'ultima località la notte. Ripartirà venerdì all'alba toccando Gwadar e Karachi in India per scendere la sera a Jodhpur donde ripartirà il sabato mattina per Delhi, Campore, Allahabad e Calcutta. All'alba della domenica, lasciata la capitale dell'India britannica ed entrato in Birmania toccherà Akyab e Rangoon dove il lunedì successivo ripartirà per Bangkok la capitale del Siam, Bandon e Alor Star nella Malacca. Il martedì successivo raggiungerà nella mattinata Singapore, ultimo scalo del lunghissimo volo durato nove giorni. Nel ritorno, l'aereo lascerà Singapore la domenica mattina per rientrare a Brindisi il lunedì della settimana



successiva, dopo aver fatto scalo nelle medesime località dell'andata.»

All'epoca, di "hub aerei" e di "voli low-cost" non se ne immaginava neanche minimamente la possibile esistenza, eppure l'ancor giovane aviazione commerciale mondiale progrediva ogni giorno con passi da giganti e Brindisi, con il suo fiammante aeroporto terrestre inaugurato da Mussolini il 30 luglio di quello stesso 1933 - nel 1938 fu





LE IMMAGINI A sinistra le cartoline che cento anni fa celebravano novant'anni fa le linee di idrovolanti che collegavano Brindisi con l'Asia. In basso le rotte Brindisi-Atene-Istanbul e Brindisi-Atene-Rodi della AEI, nella pagina accanto l'idrovolante trimotore doppio scafo S66 della SIAE-1934

intitolato al pilota civile morto in incidente di volo Antonio Papola - e con il suo storico idroscalo, anche civile, tecnologicamente potenziato, era balzata decisamente all'avanguardia mondiale da quando, il 1° agosto del 1926, era decollato il primo volo commerciale internazionale di linea italiano, "Brindisi-Atene-Costantinopoli" della Aereo Espresso Italiana AEI, che nel 1927 aggiunse la rotta Brindisi-Atene-Rodi mentre la Società Italiana Servizi Aerei SISA inaugurava la Brindisi-Durazzo-Zara e, nel 1928, la Società Aerea Mediterranea SAM avviava la Brindisi-Valona.

"Nelle prime ore del mattino di quel 1° Agosto 1926, alla presenza delle autorità italiane e degli ospiti stranieri rappresentanti dei governi turco e greco, si svolse la cerimonia inaugurale del 'primo volo internazionale di una linea italiana', con il dono del gagliardetto della città di Brindisi da parte del sindaco Serafino Giannelli al comandante Umberto Maddalena. Subito dopo, alle 8.40 circa, l'idrovolante Savoia Marchetti SM-55C (I-AMES), pilotato da Maddalena mosse dall'idroscalo, raggiunse il porto interno ed infine, alle 9.00 precise, decollò tra gli applausi della folla che gremiva le banchine del porto e le sponde del canale Pigonati, giungendo al Falero presso Atene alle 13.30."

Le primissime linee aeree italiane, tra cui la AEI che aveva la sua base in Brindisi, che avevano iniziato le loro attività con capitali privati e sovvenzioni pubbliche, in un decennio erano diventate 14, alimentando un traffico di passeggeri e merci terzo al mondo dopo Stati Uniti e Gran Bretagna. Poi, nel corso del 1934, tutte le linee aeree civili italiane furono confluenti nella statale Ala Littoria, con la quale nel 1938 l'Italia giunse a detenere circa la metà dei primati contemplati dalla Federazione Aeronautica Internazionale, tra cui quelli di velocità e altezza, e di durata e affidabilità. Stesso anno in cui l'aeroporto di Brindisi, formato da idroscalo e campo terrestre, divenne sede di una delle sei direzioni di rete della compagnia di bandiera, la Direzione della Rete del Levante da cui dipendevano i sei scali principali di: Brindisi, Atene, Rodi, Haifa, Tirana, e Salonicco. L'aeroporto di Brindisi, inoltre, era sede di una delle quattro officine sussidiarie dell'Ala Littoria, attrezzate per poter effettuare qualunque lavoro di revisione dei velivoli.

Ancora in quel 1933, un altro giornalista dell'epoca - Essé -





su una rivista nazionale, il 23 novembre, articolava: «Dalla Spagna come dalla Francia, dall'Inghilterra come dall'Olanda, dal Belgio, dalla Germania, dalla Svizzera, dall'Austria e dalla Jugoslavia, chi si dirige a Oriente per via aerea deve toccare Brindisi. Dopo Brindisi si può puntare in una serie di direzioni: a Candia, a Falero, a Cipro, a Beirut, a Tripoli di Siria, a Costantinopoli e così via fino a Bagdad, da dove è necessario passare per raggiungere il golfo persico. Tutti gli aeronauti turisti che vadano dal nostro Occidente all'Insulindia, all'Australia, in Indocina o in Estremo Oriente, da qualunque itinerario provengano hanno due scali obbligati: Brindisi e Bagdad. L'Aero Espresso Italiana, infatti, da Brindisi raggiunge settimanalmente Bagdad.»

Alla fine di quell'anno, 1933, l'aeroporto civile di Brindisi gestiva i seguenti voli regolari: Brindisi-Rodi, settimanale con andata il lunedì e ritorno il giovedì, con scalo in

LE IMMAGINI L'idroscalo civile dell'Aero Espresso Italiana a Brindisi - 1926, sotto Cartolina policroma con Mercurio in volo sul mare, emessa per il primo volo internazionale del 1° Agosto 1926

Atene e Haifa. Brindisi-Istanbul, bisettimanale con andata lunedì e giovedì e ritorno lunedì e venerdì, con scalo Atene. Brindisi-Venezia, trisettimanale con andata martedì giovedì e sabato e ritorno lunedì mercoledì e venerdì, con scalo in Ancona e Rimini. Roma-Brindisi-Tirana-Salonicco, trisettimanale con andata lunedì mercoledì e venerdì e ritorno martedì giovedì e sabato. Portorose-Brindisi, giornaliero, con scalo a Trieste, Pola, Lussino, Zara, Lagosta e Durazzo. Brindisi-Bagdad-Calcutta, settimanale, con partenza tutti i lunedì, con scalo in Grecia, Egitto, Palestina, Iraq, Arabia e India, giungendo il sabato a Calcutta e ripartendo per Brindisi sulla stessa rotta il martedì per giungervi il sabato. Brindisi-Ca-

petown, settimanale con partenza da Brindisi il venerdì per, dopo aver toccato tutta l'Africa, giungere a Capetown il sabato della settimana seguente, e da lì ripartire il mercoledì per rientrare a Brindisi il giovedì della settimana successiva.

Con gli inizi degli anni '30, inoltre, l'aeroporto brindisino aveva visto l'arrivo delle prime compagnie aeree straniere: Il 19 ottobre 1931 i grandi idrovolanti quadrimotori Short L.17 della britannica Imperial Airways iniziarono a fare scalo a Brindisi sulle rotte per l'India e per il Sud Africa, con scalo in Alessandria d'Egitto; e nel luglio 1933 la stessa compagnia inserì lo scalo brindisino anche nella prolungazione fino a Singapore della rotta Londra-Calcutta. E sempre nel 1931, il 23 ottobre, la compagnia francese Air Orient inaugurò il collegamento Brindisi-Corfù-Atene-Castelrosso-Beirut-Damasco; e a novembre fu la volta della società aerea olandese KLM che, fa-





cendo scalo a Brindisi, collegava settimanalmente Amsterdam con Batavia, nell'isola di Giava, il più lungo tragitto aereo al mondo per l'epoca, con i famosi trimotori tedeschi Fokker. Dal 1935 anche l'Air France iniziò a fare regolarmente scalo nell'aeroporto di Brindisi, specificamente lungo la rotta per l'Indocina, tra Marsiglia e Saigon.

Altre novità mondiali per l'epoca furono il servizio radiotelegrafico gratuito per i passeggeri e le crociere aeree. Ed è di nuovo pioniera l'Aero Espresso Italiana che, proprio sulle rotte Brindisi-Atene-Istanbul e Brindisi-Atene-Rodi, «inizia ad offrire una larga scelta di scali combinati con possibilità di soggiorno a prezzi convenientissimi, permettendo al turista di visitare le principali città del Levante europeo soggiornando nei migliori alberghi e partecipando, mediante modesti supplementi, ad interessanti escursioni nei dintorni delle città stesse. Oltre a queste crociere aeree che all'andata e al ritorno fanno capo a Brindisi, ove peraltro sono in coincidenza con i treni e con i velivoli che uniscono questa città all'alta Italia ed alla capitale, sono organizzate anche altre crociere, in partenza da Atene, da Istanbul e da Rodi, con le stesse offerte per Napoli e Roma. Fino a Brindisi il viaggio viene compiuto con gli idrovolanti e da Brindisi si prosegue in Ferrovia.» [Il Giornale di Brindisi del 10 ago-

LE IMMAGINI Sopra l'Aeroporto di Brindisi con le sue due piste incidenti, una da sudovest a nordovest e l'altra da nordest a sudest, sotto la Gazzetta del Lunedì 2 agosto 1926

sto 1933].

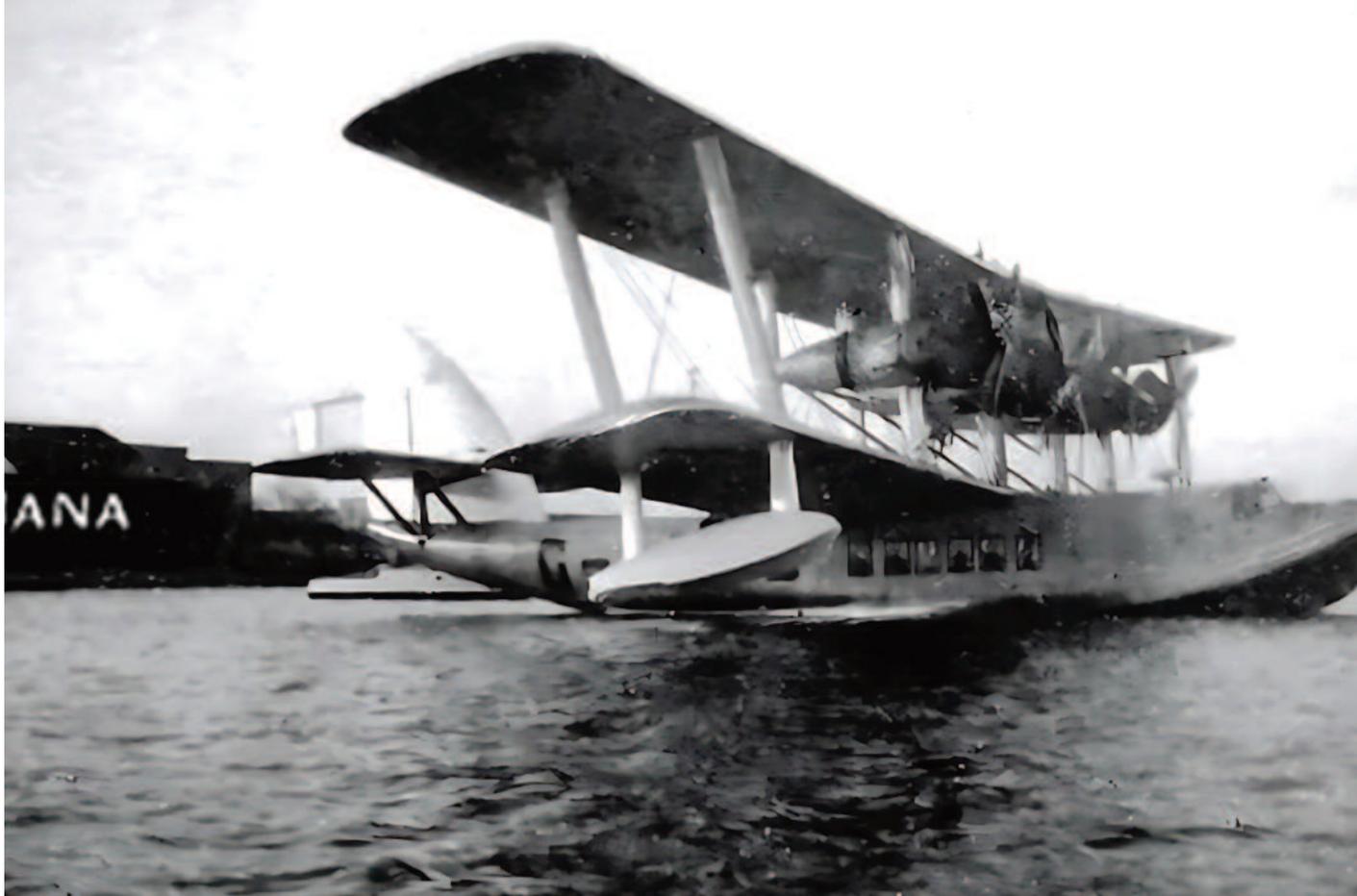
Ultima importante novità nella breve, però intensa, storia brindisina della AEI fu l'introduzione nel 1934 di un nuovo tipo di idrovolante, il trimotore doppio scafo S.66 SIAI che poteva raggiungere la velocità di 230 chilometri all'ora e trasportare fino a 18 passeggeri: il 6 luglio il tragitto Brindisi-Atene fu compiuto in sole due ore e 37 minuti.

Ebbene, se pur ad un odierno lettore giovane e un po' distratto tutto ciò potrebbe sembrare essere un "quasi niente di speciale", un se-

colo fa si trattava di possibilità "quasi fantascientifiche" al confronto con quanto era a quel tempo la rutina: viaggiare principalmente per mare su rotte che, con una durata prevista in modo solo approssimativo, potevano impiegare non solo varie settimane, ma finanche vari mesi per raggiungere un destino finale relativamente lontano. Ed in quella incredibile corsa mondiale al limite del "fantastico" Brindisi partecipava, a pieno titolo, da protagonista. Poi però, scoppiò - di nuovo - la guerra e tutta l'aviazione >



La Gazzetta del Lunedì 2 agosto 1926



civile italiana fu militarizzata, e alla fine, di fatto, scomparve. L'ultimo idrovolante di linea partì da Brindisi per Ancona il 9 settembre del 1943. Nella difficile, precaria e sofferta ricostruzione postbellica, anche l'aeroporto di Brindisi riprese lentamente ad esistere, ma non avrebbe mai più riconquistato, nel contesto internazionale e nemmeno in quello italiano, l'enorme prestigio che si era costruito e ampiamente meritato tra gli anni '20 e i '30, e non sarebbe più tornato ad essere quello che recitava la didascalia di una cartolina illustrata stampata nel 1932: "Il più grande porto dell'Italia Meridionale".

Nella stessa Puglia è stata Bari a prevalere nettamente con il suo aeroporto, che pur era stato costruito solo nel 1934, quasi vent'anni dopo l'idroscalo brindisino. E nel resto d'Italia numerosi altri aeroporti civili, nuovi o meno, hanno via via acquistato importanza relativa crescente come, a tale proposito, mostrano eloquentemente i crudi numeri periodicamente pubblicati dall'ENAC, l'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile: In Italia esistono 42 aeroporti principali che svolgono servizio di trasporto aereo commerciale e, per traffico di passeggeri per l'anno 2023 da gennaio a settembre, quello di Brindisi - BDS - è al posto 17 con 2.523.385 passeggeri totali. Roma-Fiumicino è al primo posto con 30.312.518 passeggeri, seguito da Milano-Malpensa con 19.886.488 e Bergamo con 12.136.939. Nell'Italia Meridionale, il primo aeroporto è quello di Napoli con 9.861.548 passeggeri, seguito da Catania con 8.075.512 e Palermo con 6.332.561. E in Puglia, al primo posto c'è l'aeroporto di Bari con 5.082.142, al de-

LE IMMAGINI L'idrovolante quadrimotore Short L.17 dell'Imperial Airways in scalo a Brindisi - 1931, sotto Brindisi il più grande porto dell'Italia Meridionale - Cartolina del 1932

cimo posto dei 42 italiani e, praticamente, duplicando l'aeroporto di Brindisi per traffico passeggeri.

Una posizione di metà classifica, quella dell'aeroporto di Brindisi nel contesto italiano del traffico aereo passeggeri, che si è mantenuta più o meno invariata durante gli ultimi vent'anni, con la nota comunque

positiva di un costante e sostanziale incremento del numero annuale dei passeggeri, passando dagli 815.541 del 2006, al 1.091.270 del 2009, ai 2.058.057 del 2011, ai 2.697.749 del 2019 e ai 3.065.962 del 2022, fino ai nuovamente ben più di tre milioni che son previsti per questo 2023. In fondo non è poi così male e, comunque, meglio guardare avanti con ottimismo per continuare a progredire, pur senza mai trascurar di mantenere viva e fresca la memoria storica cittadina, anche per, magari, estrarne un motivo in più di sprone.



«L'aeroporto di Brindisi ha ottime potenzialità di crescere, forse più di quello di Bari se se ne considera la posizione nel Mediterraneo, ma necessita di un processo di crescita che veda la città protagonista. La progettazione dell'accessibilità diventa il cardine su cui sviluppare il futuro dell'aeroporto, sia in termini di raggiungibilità del terminal e di integrazione delle strutture nel territorio circostante, ma anche di integrazione del quartiere Casale nel tessuto urbano di riferimento, individuando lo stesso quartiere quale cerniera di collegamento tra l'aeroporto ed il centro urbano di Brindisi. Le analisi affrontate dimostrano come la soluzione delle problematiche relative al tempo di percorrenza verso l'aeroporto e dall'aeroporto verso i dintorni, così come la riduzione dei tempi di viaggio, quindi l'aumento dell'accessibilità, abbiano come primo risultato un aumento dei bacini di utenza ed un esponenziale recupero delle popolazioni più distanti dall'aeroporto, soprattutto collocate nella parte più a sud del Salento. La raggiungibilità del quartiere può essere la chiave di lettura del futuro sviluppo dell'aeroporto in relazione agli aumenti del traffico turistico ed al miglioramento funzionale dell'integrazione tra i diversi sistemi di trasporto. La raggiungibilità di quest'obiettivo si fonda su una rivalutazione degli immediati intorni delle piste, sulla rifunzionalizzazione delle coste e sul potenziamento dei collegamenti marittimi tra il quartiere Casale ed il centro urbano. Parallelamente, è necessario che il verde urbano attrezzato sia potenziato ed in grado di garantire la più ampia fruizione delle infrastrutture. Nella vasta distesa pianeggiante di connessione tra l'immediato intorno dell'aeroporto ed il quartiere Casale si ravvede la necessità della costruzione di parcheggi verticali in favore di una salvaguardia del paesaggio, secondo una chiave di lettura che promuova l'investimento turistico e la vivibilità dei luoghi.» [Alessandro Massaro, 2018]



L'idrovolante Savoia Marchetti SM 55C pilotato da Maddalena nel volo del 1° agosto 1926