

Speciale

Lugano-Milano

di Mario Bazzani

foto: Heli-Archive Bazzani

Cinquant'anni fa veniva inaugurato a titolo sperimentale il collegamento aereo tra Lugano e Milano per mezzo di elicotteri. L'iniziativa della società italiana Elipadana non ebbe però successo per mancanza di passeggeri. Il prezzo del biglietto era troppo elevato

C'era una volta l'elibus

Sulle rive del Ceresio, mezzo secolo fa

Nella primavera del 1958 la stampa ticinese pubblicò dandole vistoso rilievo la notizia diffusa da un'agenzia di stampa italiana la quale annunciava l'imminente inaugurazione di un servizio aereo effettuato per mezzo di elicotteri che collegava tra loro le città di Milano, Torino e Genova. Stando sempre al comunicato il collegamento sarebbe stato esteso - oltre che ad altre città italiane - ai centri ticinesi di Lugano e Locarno. I promotori animati dai primi successi riscossi sia in Europa sia oltre oceano con analoghe iniziative erano estremamente ottimisti. La società belga Sabena per esempio effettuava un servizio simile sulla rotta Bruxelles-Parigi, mentre in Italia la Elivie collegava Napoli a varie isole del golfo. Nei mesi successivi, sebbene la stampa non ne diede notizia, i fautori lavorarono alacremente.

Il 16 novembre 1958 verso metà mattinata la tranquillità che regnava nei paesi del basso Ceresio fu bruscamente interrotta dal sorvolo di un elicottero Sikorsky S-58B diretto all'aeroporto di Agno. A bordo vi era una delegazione italiana che sarebbe stata ricevuta da lì a poco da varie personalità politiche ticinesi. Il primo importante passo verso la nascita del nuovo servizio era stato compiuto. La trasferta servì infatti a raccogliere alcuni dati importanti, come il tempo di volo necessario per coprire la distanza che separa Milano da Agno. Per ragioni sconosciute l'idea di includere anche Locarno nella rotta fu però quasi subito scartata.

L'idea di un collegamento aereo era sostenuta principalmente dal Comune di Milano (che già in occasione della Fiera campionaria si era lanciato in iniziative analoghe) che colse al "volo" l'occasione offertale dalla United Aircraft Corporation di utilizzare gratuitamente il Sikorsky S-58B da lei prodotto. L'apparecchio era in grado di trasportare due piloti e otto passeggeri seduti in confortevoli poltrone. Si trovava in Europa per una serie di dimostrazioni allo scopo di trovare potenziali acquirenti sia in campo civile sia in quello militare. Il pilota Jack Keating impiegò una ventina di minuti per giungere ad Agno dove venne accolto dalla folla impaziente di vedere da vicino il grosso "aereo verticale". Così era stato infatti impropriamente chiamato da un giornalista ticinese. L'inconueto avvenimento fu documentato persino dal cinegiornale svizzero con un servizio speciale.

A questo primo esperimento ne seguì un altro il 31 gennaio successivo. Per l'occasione venne impiegato un Vertol 44B, un elicottero ancora più grande e spazioso, sempre di produzione americana, che era in grado di trasportare 15 passeggeri. La fitta nebbia ritardò notevolmente l'arrivo in Ticino dell'aeromobile pilotato da William Coffee che giunse ad Agno solo verso le 13 dopo 24 minuti di volo. Molti giornalisti spazientiti dalla lunga attesa (l'arrivo era infatti previsto alcune ore prima) avevano nel frattempo lasciato l'aeroporto.

La 'banana volante'

L'elicottero, che per la sua linea fu subito soprannominato "banana volante", suscitò notevole interesse anche per il fatto che poteva posarsi sull'acqua. Le sue dimensioni impressionarono i ticinesi che mai prima d'allora avevano visto apparecchi di così grandi dimensioni capaci di decollare verticalmente. Nel pomeriggio il Vertol 44B ridecollò ed effettuò una dimostrazione di volo sullo specchio d'acqua di fronte al palazzo municipale di Lugano, poi ripetuta a Campione d'Italia prima del

rientro a Milano. La società Aeroport di Lugano Sa fiduciosa nell'iniziativa lombarda si diede molto da fare per permettere il normale svolgimento di questi esperimenti e garantire un futuro all'esperimento di eli-linea che nelle intenzioni dei promotori avrebbe "posto Lugano fra le città europee all'avanguardia nel campo del volo verticale".

La Elipadana Saite

Un passo decisivo verso la concretizzazione del progetto fu la creazione il 16 luglio 1959 della società Elipadana Saite (Società Alta Italia Trasporti Elicotteri) con sede a Milano presieduta da Agostino Giambelli e diretta da Dino Mattioli. Al finanziamento della neocostituita azienda di trasporto partecipò il Comune di Milano che deteneva il cinquanta per cento del capitale azionario. Altre grosse imprese lombarde investirono notevoli capitali in quella che doveva essere, almeno nelle intenzioni dei promotori, un'attività di sicuro successo.

Un eliporto 'lacuale'

Le pratiche e le trattative per ottenere i permessi necessari occuparono per tutta l'estate la società italiana. Fu per esempio necessario concludere i contratti per il noleggio dell'apparecchio, trovare il personale, stipulare tutte le assicurazioni, stabilire le rotte, le tariffe ecc.

La Elipadana chiese il rilascio di un permesso per fare atterrare il Vertol 44B nei pressi del debarcadere di Lugano. Tecnicamente ciò era infatti possibile essendo l'apparecchio di tipo anfibo. Al pari di un battello, dopo essersi posato sull'acqua avrebbe potuto avvicinarsi al molo per far scendere i passeggeri che in tal caso avrebbero fatto capo al servizio doganale della Società navigazione lago di Lugano. L'idea tuttavia non piacque né agli albergatori (che temevano per la quiete dei loro clienti), e meno ancora all'ufficio aereo federale che invece si preoccupava della sicurezza. Abbandonata quindi l'ipotesi di creare un eliporto "lacuale" le parti si accordaro-

no per far atterrare provvisoriamente il Vertol 44B all'aeroporto di Agno in attesa di una soluzione più adatta.

L'inizio dei collegamenti

Tutto fu pronto per il 28 settembre 1959 quando il Vertol 44B immatricolato N10105 noleggiato alla società belga Sabena iniziò i suoi voli giornalieri lungo la rotta Milano centro-Malpensa-Lugano/Agno. Erano previsti tre collegamenti con decollo da Milano alle 7.20, alle 11.45 e alle 16.20, e arrivo ad Agno alle 8.10, alle 12.35 e alle 16.55. Il costo del biglietto per la tratta Lugano-Milano centro era di 42 franchi (175)*, mentre per andata e ritorno era di 70 franchi (290)*, compreso il bagaglio fino a 10 kg.

Nelle settimane successive il Municipio di Lugano accordò il permesso per l'utilizzo di un sedime nei pressi della foce del Cassarate per la costruzione di un eliporto, in modo da avvicinare ulteriormente i passeggeri alla città. Sulla sponda sinistra del fiume in territorio di Casta-

gnola venne quindi pavimentata una superficie di circa 1'000 metri quadrati da utilizzare quale piazzola d'atterraggio per l'elicottero che fu poi delimitata con una staccionata. Per accogliere i passeggeri e sbrigare le necessarie formalità venne posato un prefabbricato in legno. L'ufficio aeronautico federale ispezionò l'eliporto il 30 ottobre e rilasciò un'autorizzazione d'esercizio valida fino al 30 novembre, mentre la struttura iniziò ad essere utilizzata dal 2 novembre. Il nuovo collegamento internazionale gestito al di fuori dell'aeroporto di Agno non piacque alla direzione generale delle dogane. Quest'ultima infatti doveva sobbarcarsi nuovi oneri oltre a quelli che le erano già stati accollati dopo che l'aeroporto di Agno nel precedente mese di giugno era stato ufficialmente classificato come "aeroporto internazionale".

Metà carico

Nel periodo compreso tra il 28 settembre ed il 19 novembre 1959 la Elipadana effettuò com-

pletivamente 93 voli trasportando 792 passeggeri. I voli dovettero purtroppo essere sospesi prima della scadenza dell'autorizzazione a causa della nebbia persistente che comprometteva la sicurezza. A conti fatti l'elicottero viaggiò praticamente a metà carico.

Nel frattempo i toni di grande entusiasmo vennero parzialmente smorzati dal giornalista e pilota sportivo Vico Rosaspina. Il corrispondente di varie riviste aeronautiche e del quotidiano "Sole 24 ore" in un articolo intitolato "Passeggiate troppo costose sulla Milano-Malpensa-Lugano" espose, dati alla mano, il motivo del suo scetticismo per questo e altri simili collegamenti effettuati nella maggior parte dei casi con il sostegno di denaro pubblico.

Intanto a Milano nella zona circostante Viale Francesco Restelli numerosi cittadini insorsero contro il Comune per l'attività di volo. Con un'azione definita "garibaldina" dai condomini degli immobili che si affacciavano sul predetto viale la Elipadana aveva fatto costruire un eliporto, e questo nonostante la zona fosse chiaramente stata definita dal piano regolatore come "zona residenziale". Durante le manovre di decollo ed atterraggio l'elicottero sorvolava a bassissima quota veicoli e passanti che transitavano su via Tarra e via Algarotti. La piazzola d'atterraggio distava solamente una trentina di metri dalle finestre degli immobili, facile quindi comprendere il motivo del malumore.

Nonostante queste lamentele e vari altri problemi nel frattempo accumulatisi la giovane società decise di proseguire la sua attività. Il fatto che l'elicottero viaggiasse il più delle volte a metà carico indusse ovviamente gli organizzatori a prendere delle misure per contenere gli elevati costi d'esercizio.

Per la nuova stagione (1960) la Elipadana decise perciò di impiegare uno dei Sikorsky S-58C già in servizio con la Sabena che poteva trasportare otto passeggeri (anziché 15) e due uomini di equipaggio. I costi operativi di questo apparecchio, seppure elevati, erano comunque inferiori a quelli del Vertol 44B.

La ripresa del servizio inizialmente prevista per la metà di marzo slittò ad inizio maggio. L'idea di ripristinare il collegamento aereo non fu accolta con molto entusiasmo dalle Ffs che offrivano un analogo servizio anche se ovviamente su "strada ferrata". Altre imprese svizzere di trasporto chiesero alle Autorità federali di difendere i loro interessi.

Prezzi giù, non funzionò

Nella speranza che l'inizio dell'estate avrebbe spinto i turisti a servirsi dell'elibus, la Elipadana chiese alle autorità di prorogare il termine della concessione (inizialmente fissato per il 30 giugno), fino al 30 novembre 1960. Contemporaneamente il prezzo del biglietto per le tratte precedentemente indicate venne ritoccato verso il basso e portato a 35 franchi (145)* rispettivamente a 60 franchi (250)*. Nonostante si prodigassero per promuovere l'uso del mezzo aereo i dirigenti della società italiana dovettero presto arrendersi all'evidenza delle cose: sull'elicottero i posti occupati erano sempre troppo pochi. A fine luglio resasi ormai conto dell'evidente mancanza di passeggeri il direttore della società italiana informava via telex l'Ufficio aeronautico federale della sua decisione di sospendere definitivamente il collegamento.

* I prezzi indicati tra parentesi sono rapportati a oggi/giorno.

Le ragioni dell'insuccesso

Una questione di costi operativi

Alla base di questo insuccesso, e di altre analoghe iniziative dell'epoca, ci fu senza dubbio una valutazione troppo ottimistica. I costi operativi degli elicotteri per esempio erano (e lo sono tutt'ora) molto più elevati rispetto a quelli degli aeroplani. Le frequenti revisioni necessarie costringevano l'operatore a dotarsi di più macchine per garantire i collegamenti durante gli intervalli tra un'ispezione e l'altra, mentre il costo dei pezzi di ricambio provenienti principalmente dagli Stati Uniti lievitava a causa del trasporto e dei dazi doganali. Gli apparecchi impiegati erano direttamente derivati da modelli nati per soddisfare i bisogni dell'esercito americano, con costi operativi relativamente elevati che solo i militari potevano permettersi. Solo pochi operatori civili potevano quindi impiegare in modo redditizio questi grossi elicotteri, ma unicamente alla condizione che volassero continuamente a pieno carico. Per coprire i costi fissi la Elipadana ottenne il versamento di importanti sussidi dall'ente pubblico, in particolare come scritto dalla città di Milano. Altri problemi erano per esempio legati alla presenza in certi periodi dell'anno della nebbia. Gli elicotteri non erano equipaggiati per il volo strumentale, il che poteva condizionare notevolmente la regolarità del servizio com'era peraltro avvenuto proprio durante uno dei primi voli di prova.

Sotto l'incalzante pressione di coloro che volevano evitare lo sperpero di denaro pubblico i fautori del collegamento dovettero quindi gettare la spugna per evitare l'accumulo di massicce perdite finanziarie. Sul piano pratico il costo del biglietto per il tragitto Milano-Lugano era sproorzionato rispetto al guadagno di tempo. A quel punto le tabelle che erano servite per dimostrare l'economicità del trasporto aereo rispetto agli altri mezzi terrestri più tradizionali fi-

Linea elicotteri
Lugano-Malpensa-Milano/Centro

con l'elicottero Vertol 44-B (15 posti)
organizzato dall'Elipadana in collaborazione con l'Aeroporto Lugano S.A.

★

TRE PARTENZE GIORNALIERE DA LUGANO
orario a partire dal 1. ottobre 1959:

	I volo	II volo	III volo
MILANO-CENTRO	7.20	11.45	15.00

La pubblicità

nirono in fondo a un cassetto. D'altronde già all'epoca per coprire la stessa distanza in automobile prima che venisse completata (praticamente in contemporanea con l'inizio dell'eli-servizio) la famosa autostrada A9 detta anche "dei laghi" erano necessarie due ore (tempo destinato a dimezzarsi quando vennero completati i lavori), mentre in treno era sufficiente un'ora e quarantacinque minuti.