

L'Idroscalo "De Filippis" di Siracusa

I tanti volti della struttura che quest'anno compie 90 anni



Siracusa 22 novembre 2015

L'Idroscalo "De Filippis" di Siracusa



Ten. A. DE FILIPPIS.

L'Idroscalo "De Filippis" compie 90 anni e per noi che della storia dell'Aeronautica Militare siamo i custodi, ci è parso doveroso lasciare traccia di questa importante ricorrenza con qualcosa di utile, tangibile e duraturo, che serva ai più giovani per imparare ed ai meno giovani per ricordare.

In questi 90 anni l'Idroscalo si è pienamente fuso ed integrato con Siracusa, urbanisticamente, socialmente ed economicamente, entrando a far parte della storia più recente di questa millenaria città, giustamente definita da Cicerone la più grande e la più bella delle città greche.

Questo opuscolo (sintesi di una più corposa e ricca pubblicazione dedicata all'Idroscalo), nonostante la sua brevità, ripercorre in modo esaustivo la cronistoria delle tante trasformazioni vissute dal "De Filippis". Una mutevolezza che se da un lato ha cancellato in buona parte le tracce di un glorioso passato, dall'altro ne ha permesso la sopravvivenza, a differenza di altre analoghe strutture rimaste ancorate alla loro originaria vocazione, ma proprio per questo abbandonate perché non più adeguate alle esigenze di una Forza Armata che ha nel suo DNA il progresso e l'innovazione.

Augurandoci che la nostra iniziativa incontri il gradimento di quanti avranno l'opportunità di sfogliare queste pagine, alziamo simbolicamente il calice e brindiamo al futuro dell'Idroscalo "De Filippis" di Siracusa ed ai nostri nostalgici ricordi."

L'Idroscalo "De Filippis" di Siracusa

L'Idroscalo "De Filippis" di Siracusa

I tanti volti della struttura che quest'anno compie 90 anni

di Paolo Tredici

Siracusa è una città nota per le sue bellezze archeologiche ed architettoniche, per il suo clima mite e per il suo splendido mare, ma forse non molti sanno che la città siciliana ha anche un forte legame con l'Aeronautica Militare, grazie alla presenza di un idroscalo che proprio quest'anno compirà 90 anni, solo due in meno rispetto all'Arma "azzurra".

In questi novant'anni, l'idroscalo ha cambiato molte volte fisionomia e proprio la sua continua metamorfosi rende la sua storia degna di essere narrata.

L'idroscalo di Siracusa venne costruito per garantire una sede adeguata alla 163^a Squadriglia "Caccia marittima", che da tempo utilizzava delle strutture all'interno del Porto, risalenti alla prima guerra mondiale ed ormai non più idonee a soddisfare le esigenze operative. Inaugurato il 22 novembre 1925, l'idroscalo venne battezzato "Regio Aeroporto Arnaldo De Filippis", in memoria del Tenente di Vascello Arnaldo De Filippis, pilota pluridecorato di idrovolanti della Regia Marina, deceduto durante la prima guerra mondiale, prima che l'Aeronautica fosse costituita come Forza Armata autonoma.

L'idroscalo di Siracusa poteva vantare una superficie di appena un ettaro di terreno, di

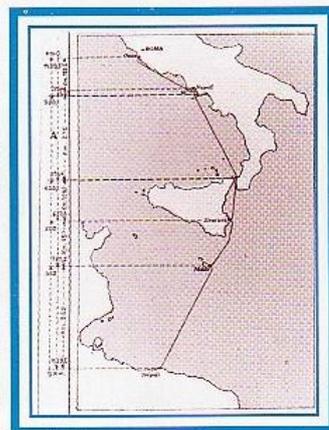


cui buona parte ricavato dall'interramento di un pezzo di mare del "Porto grande", in quan-

to la strada provinciale che costeggiava il litorale ne impediva l'espansione verso l'interno. La 163^a Squadriglia, equipaggiata con gli idrovolanti S16/bis, venne posta alle dipendenze dell'83° Gruppo avente per sede il nuovissimo idroscalo di Augusta (città 20Km a nord di Siracusa), che poteva vantare spazi più ampi ed una rada capace di ospitare un maggiore numero di velivoli.

La permanenza della 163^a Squadriglia a Siracusa durò meno di tre anni, nell'aprile del 1928, infatti, fu deciso di concentrare tutte le Squadriglie "Caccia" ad Orbetello, sotto le insegne dell'80° Gruppo.

Il "De Filippis" perse quindi il suo primo inquilino ma non fu abbandonato, infatti venne prima utilizzato per svolgere alcune esercitazioni preparatorie alla "Crociera del Mediterraneo" e, successivamente, utilizzato dalla Compagnia Aerea civile "SANA" (Società Anonima di Navigazione Aerea) con sede a Genova, che era interessata ad aprire una rotta commerciale per il trasporto di passeggeri e merci tra l'Italia e la Libia. Fu così che il 1° novembre 1928 fu inaugurata la linea Ostia - Napoli - Siracusa - Malta - Tripoli, effettuata con idrovolanti Dornier "Wal", capaci di trasportare fino ad otto passeggeri. L'idroscalo di Siracusa, pur rimanendo presidio militare, fu utilizzato per attività esclusivamente civile sino al 1° agosto 1933, quando le strutture vennero nuovamente occupate in modo stanziale da una componente militare della Regia Aeronautica. Si trattava della 189^a Squadriglia da "Riconoscimento", equipaggiata con i suoi velivoli S.59, proveniente da Pola e posta alle dipendenze dell'83°



L'Idroscalo "De Filippis" di Siracusa

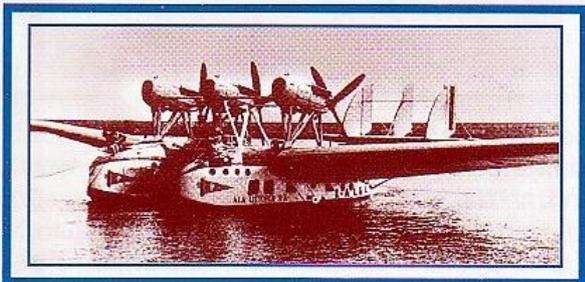
Gruppo di Augusta.

Il ritorno di una Squadriglia della Regia Aeronautica sul "De Filippis" non interruppe l'attività aerea della SANA, tuttavia l'amministrazione comunale, temendo che la componente militare potesse creare limitazioni allo sviluppo dell'aviazione civile sulla quale si puntava per una crescita economica, decise di espropriare un terreno adiacente al "De Filippis", sul quale costruire una nuova aerostazione destinata esclusivamente al traffico civile, la cui edificazione iniziò nel 1935. Lo scalo civile fu inaugurato il 12 luglio 1937 dall'allora Capo del Governo Benito Mussolini, quel giorno in visita a Siracusa.

A beneficiare delle nuove strutture fu la Compagnia Aerea "Ala Littoria", la quale nel 1934 aveva assorbito la SANA subentrandone nella gestione delle varie linee, inclusa



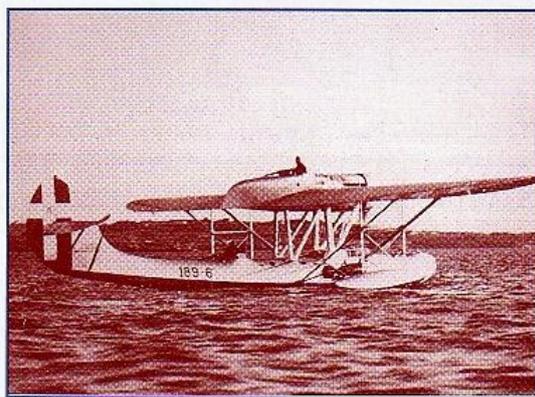
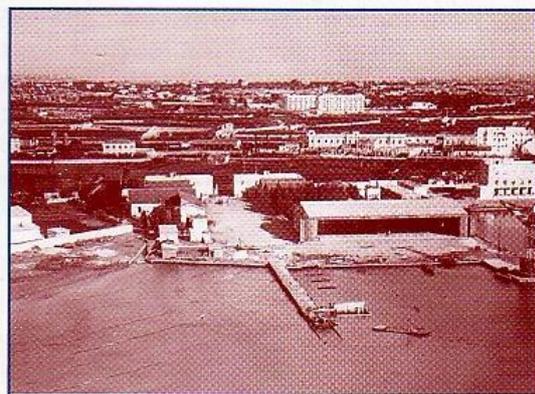
quella tra Roma Ostia e Tripoli, che venne inizialmente garantita con gli idrovolanti S.66 (modello derivato dall'S.55 utilizzato da Italo Balbo per la crociera del decennale), capaci di ospitare sedici passeggeri, sostituiti a partire dal giugno 1936 dai più moderni Cant.Z 506. A titolo di cronaca, un biglietto aereo Roma –



Siracusa, costava nel 1938 ben 280 Lire!

Parallelamente allo sviluppo dello scalo civile, anche il "De Filippis" fu oggetto di radicali ammodernamenti che si protrassero sino all'aprile del 1938, tra i quali l'ampliamento del piazzale di manovra e l'installazione di una grande gru a torre, adiacente ad un nuovo hangar destinato al ricovero dei velivoli che avrebbero equipaggiato la 189ª Squadriglia, ossia i Cant.Z 501 "Gabbiano".

Il periodo compreso tra il 1938 ed il 1940 fu quello caratterizzato dall'attività più intensa, sia per l'idroscalo civile, sia per quello militare, quest'ultimo sempre più coinvolto in



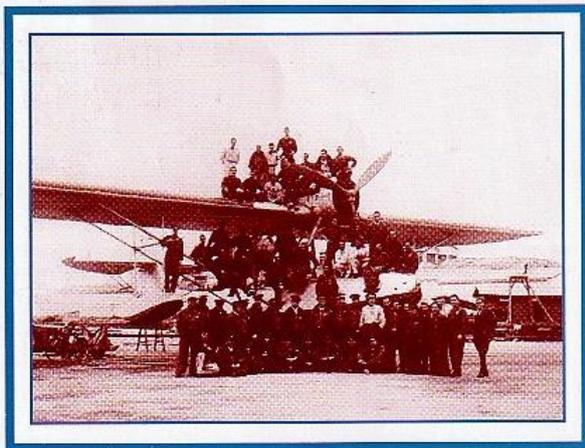
esercitazioni di preparazione a scenari operativi che si sarebbero concretizzati poco tempo dopo.

Infatti, nel maggio 1940, alcuni provvedimenti resero palpabile l'imminenza della guerra, tra i quali il più significativo fu la militarizzazione della compagnia "Ala Littoria",

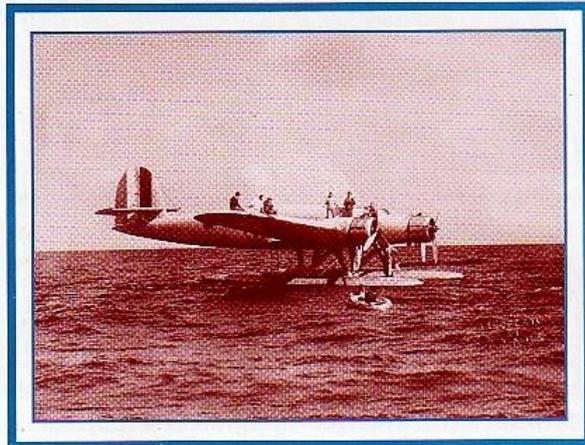
L'Idroscalo "De Filippis" di Siracusa

che venne trasformata in "Nucleo" ed adibita al servizio postale, mentre il grosso della sua flotta di Cant .Z 506 venne riconvertita per assolvere i compiti di bombardiere (Cant .Z 506B) e di trasporto e soccorso (Cant .Z 506C).

Nel luglio del 1940, quegli stessi Cant .Z 506 che per anni avevano fatto scalo a Siracusa con la livrea dell'Ala Littoria, tornarono a Siracusa sotto le insegne della 612ª Squadriglia "Aerosoccorso" che divenne stanziata andando ad occupare le strutture dello scalo civile, ormai anch'esso militarizzato ed annesso al "De Filippis". Fu così che alla vigilia dello scoppio della guerra la struttura, rinominata "Aeroporto n°510", era sede della 189ª Squadriglia "Ricognizione" equipaggiata con i Cant. Z 501 e della 612ª Squadriglia "Aerosoccorso" con i Cant.Z 506C. Per qualche tempo la base assicurò anche il supporto ai velivoli



della 614ª Squadriglia, anch'essa equipag-



giata con i velivoli dall'Ala Littoria, con i quali aveva continuato a garantire la linea Roma - Tripoli, servizio che fu definitivamente sospeso ad agosto dello stesso anno a causa della crescente pericolosità della rotta.

Nei duri anni della guerra, le Squadriglie di Siracusa furono costantemente impegnate in azioni di ricognizione e di soccorso che, nonostante il valore, l'abilità e l'audacia degli equipaggi, non sempre furono coronate da successo, a causa del limitato numero dei mezzi disponibili e la soverchiante potenza del nemico che non perdeva occasione di attaccare con i propri caccia i velivoli italiani, spesso incurante dell'insegna della croce rossa dipinta sulla bianca carlinga dei Cant. Z 506C adibiti al soccorso aereo.

Proprio per migliorare i deludenti risultati ottenuti dalle forze italiane nel canale di Sicilia, dal marzo del 1941 all'aprile dello stesso anno, la Luftwaffe decise di supportare le operazioni con i propri mezzi ed equipaggi, dislocando a Taormina il Quartier Generale della X CAT. All'idroscalo di Siracusa fu assegnata la 6ª Seenostaffel, con i suoi idrovolanti Heinkel 59 e Dornier 24, anch'essi adibiti al soccorso aereo ma, a differenza dei velivoli italiani, dotati di armamento.

Nonostante l'apporto tedesco, l'aviazione inglese continuò ad avere il dominio del bas-

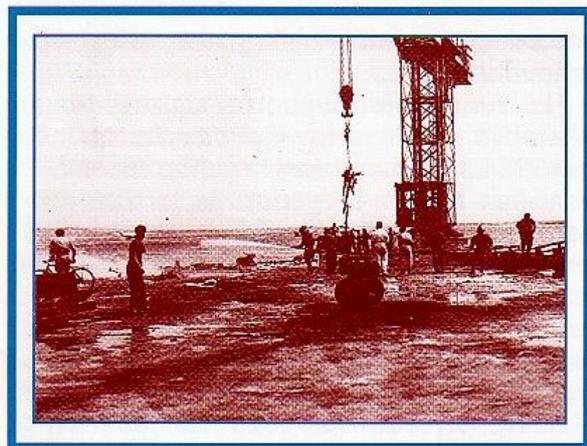


so Mediterraneo e l'idroscalo fu oggetto di numerosi bombardamenti e mitragliamenti, in uno dei quali persero la vita cinque avieri. Evento di cui è stato rintracciato il dispaccio con il quale il Comandante del presidio de-

L'Idroscalo "De Filippis" di Siracusa

scriveva minuziosamente i danni riportati ed i nomi dei militari deceduti e di quelli feriti.

Nell'agosto del 1941 la 189ª Squadriglia venne trasferita ad Augusta e nel gennaio del



1942 anche la 612ª Squadriglia fu trasferita a Marsala. Il "De Filippis" non rimase però inoperoso perché venne nuovamente occupato dalla 6ª Seenostaffel e saltuariamente utilizzato come scalo dai velivoli delle Squadriglie di Augusta. La Squadriglia tedesca restò a Siracusa sino al maggio del 1943, subendo anch'essa numerose perdite di vite umane e di velivoli.

Dal maggio del 1943, tutte le squadriglie di soccorso furono trasformate in Sezioni ed inquadrare all'interno dei Reparti di ricognizione marittima. La 7ª Sezione della 186ª Squadriglia, con i suoi Cant. Z 506C venne destinata a Siracusa, subentrando alla 6ª Seenostaffel in fase di trasferimento.

La permanenza della 7ª Sezione fu breve perché, poche settimane dopo il suo rischieramento, venne disposto l'abbandono definitivo del "De Filippis" che la mattina del 10 luglio 1943, si presentò deserto alle truppe dell'8ª Armata britannica sbarcate sulle coste a sud di Siracusa.

Le truppe inglesi utilizzarono l'idroscalo come deposito e magazzino. Quando la linea del fronte si spostò più a nord, le strutture furono abbandonate ed occupate dai senza-tetto e dagli sfollati. Subito dopo la fine della guerra l'idroscalo divenne sede provvisoria dalla Pubblica Sicurezza, sino a quando, nei primi anni '50, l'Aeronautica, ormai non più

regia ed in piena ricostruzione, tornò ad interessarsi delle strutture del "De Filippis".

I pontili ancora utilizzabili consentivano lo sporadico scalo di qualche idrovolante e le strutture ancora agibili permettevano di alloggiare qualche pilota in servizio presso l'idroscalo di Augusta. Ma fu nel 1955 che venne dato un forte impulso alla ristrutturazione del "De Filippis", per il quale venne decisa una nuova destinazione d'uso, ossia quella di sede logistica di una base di "Difesa Aerea".

L'Italia era entrata a far parte della NATO e, con l'aiuto americano, stava cominciando a comporre la rete di radar che sarebbero andati a costituire il sistema di scoperta a lungo raggio ("Early Warning") che avrebbe garantito la sorveglianza dello spazio aereo nazionale, pienamente integrato, fin dal tempo di pace, nella catena di comando e controllo dell'Alleanza Atlantica.

Ancora una volta, così come era già avvenuto mille altre volte fin dai primordi della civiltà greca in Sicilia, la posizione geografica di Siracusa fu ritenuta strategica e, pertanto, ideale per l'installazione di uno dei radar di scoperta. Fu così individuata una collina poco fuori dalla città, già sede di una stazione radio tedesca, a breve distanza dalla contrada Belvedere e dalle rovine del castello Eurialo dal quale, secondo la leggenda, Archimede bruciò con i suoi specchi le navi romane. La nuova base, all'interno della quale sarebbe stato installato il radar di scoperta e la sala operativa in modalità fonetico-manuale, distava circa sette chilometri dall'idroscalo. I criteri di sicurezza, infatti, imponevano di separare le strutture logistiche da quelle operative e ciò rendeva l'idroscalo una sede perfetta per collocarvi tutti i servizi logistici ed amministrativi.



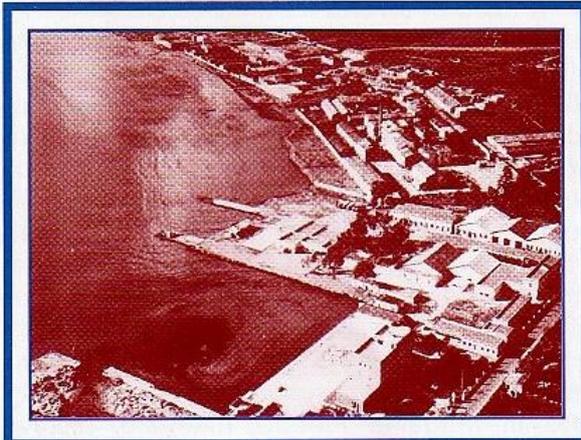
Nel 1955, parallelamente alla costruzione della base operativa, iniziarono i lavori di riqua-

L'Idroscalo "De Filippis" di Siracusa

lificazione dell'idroscalo, il cui grande hangar metallico venne abbattuto, mentre gli hangar e le altre strutture in muratura, vennero trasformati in uffici, officine, dormitori, mense e quant'altro necessario a supportare l'attività del nascente Centro Radar di Siracusa.

L'ex aerostazione della Compagnia Aerea "Ala Littoria" fu completamente ristrutturata e nei locali che un tempo erano adibiti a biglietteria, sala d'aspetto, deposito bagagli e sala ristorante, furono collocati il Circolo e la mensa Ufficiali. Ai piani superiori, dove vi erano gli uffici della Compagnia e la stazione meteorologica, furono realizzati gli alloggi di servizio per le famiglie del Comandante e degli altri Ufficiali aventi titolo per incarico.

Gli Ufficiali ed i Sottufficiali che hanno vissuto quell'epoca, raccontano di condizioni di vita ben diverse dagli standard attuali, soprattutto per quei pionieri ai quali fu affidato il



compito di trasformare le rovine di un vecchio

idroscalo, in una funzionale sede logistica.

Nel 1960 i lavori furono completati ed ebbe inizio l'attività operativa del Centro Radar. L'idroscalo, ormai completamente ristrutturato cominciò la sua nuova vita, come sede del Comando e delle strutture logistico-amministrative.

Le funzioni di supporto logistico-amministrativo rimasero invariate anche quando, nel 1984, la sede operativa venne spostata in contrada Mezzo Gregorio, nel territorio del comune di Noto a circa 50 chilometri di distanza. La nuova base disponeva di un nuovo radar e di una sala operativa di ultima generazione, dotata del nuovo sistema semi-automatizzato NADGE (Nato Air Defense Ground Environment) gestito dal computer Hughes H-5118, un vero prodigio dell'informatica dell'epoca. Tuttavia la lontananza della località di Mezzo Gregorio dall'idroscalo, provocò non pochi problemi, primo tra tutti il malcontento del personale destinato ad operare presso la nuova sede. Per raggiungere Mezzo Gregorio, contrada ubicata in aperta campagna a 680 metri di quota, il personale doveva sobbarcarsi quasi un'ora e mezza di viaggio, su una tortuosa strada di montagna, utilizzando i pullman dell'amministrazione che, per lungo tempo, non disponevano di aria condizionata, costringendo il personale al freddo della montagna in inverno ed al caldo torrido siciliano in estate. Tutto ciò provocava una palese disparità di trattamento rispetto a quanti lavoravano presso la sede logistica, situata in città.

Nonostante i malumori e la rivalità tra "logistici" ed "operativi", l'idroscalo conservò il suo fondamentale ruolo di supporto logistico alla sede operativa di Mezzo Gregorio, la quale non disponeva di spazi ed infrastrutture capaci di garantirne la piena autosufficienza sotto il profilo logistico.

Fu proprio a seguito della conferma delle funzioni logistiche dell'idroscalo che dalla metà degli anni '80 sino alla metà degli anni '90, il "De Filippis" fu interessato da una corposa serie di interventi di ammodernamento infrastrutturale, che videro la ristrutturazione ed in alcuni casi la demolizione di una buona parte degli edifici risalenti al 1925 e non

L'Idroscalo "De Filippis" di Siracusa

più idonei a fornire un adeguato standard. Gli interventi più significativi, che cambiarono il volto dell'idroscalo, furono la demolizione delle vecchie strutture destinate ad alloggi, che vennero rimpiazzate da due nuove palazzine, una adibita ad alloggiare gli Ufficiali ed i Sottufficiali scapoli ed una destinata ad alloggiare il personale di Truppa che svolgeva il servizio di leva.

Un altro intervento significativo fu la bonifica della palude antistante l'aerostazione dell'Ala Littoria. Infatti, lo specchio di mare antistante la palazzina, dove un tempo venivano ormeggiati i Cant.Z-506 che trasportavano passeggeri e merci verso Roma o verso la Libia, si era completamente insabbiato e trasformato in un canneto infestato di zanzare. L'intervento di bonifica consegnò all'idroscalo un nuovo ampio spazio sul quale sorsero uno splendido giardino all'italiana ed un campo sportivo polivalente.

In quegli stessi anni il Centro Radar assunse il nome di 34° Gruppo Radar A.M. (abbreviato 34° Gr.R.A.M.) e la sede operativa fu interessata da molti interventi di sviluppo tecnico-operativo legati al progresso tecnologico, tra i quali l'installazione del nuovo radar tridimensionale RAT-31SL e, soprattutto, del sistema operativo MASE (Multi Aegis Site Emulator).

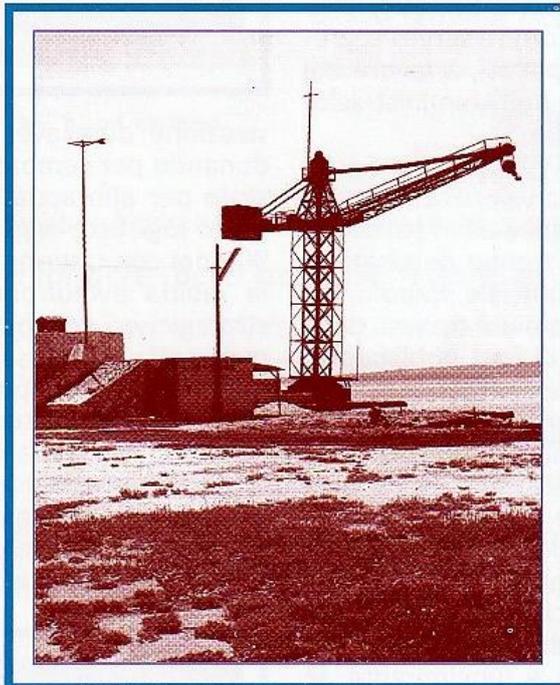
Quest'ultimo consentiva ad una sala operativa di poter ricevere i segnali da più antenne radar, anche dislocate molto distanti dalla centrale di controllo. Fu questo il passo decisivo per consentire allo Stato Maggiore dell'Aeronautica di pianificare una graduale chiusura dei Gruppi Radar distribuiti lungo tutta la penisola italiana e l'accentramento delle funzioni presso un'unica sede.

Il processo iniziato verso la fine degli anni

'90, portò nel 2003 ad una configurazione basata solo su cinque Gruppi Radar, tra i quali il 34° di Siracusa / Mezzo Gregorio che, dopo la chiusura delle sale operative di Lampedusa e di Marsala, ne aveva acquisito il controllo delle testate radar.

Ma il programma di riduzione prevedeva una ulteriore riduzione a tre Gruppi Radar entro il 2010 e tra i Gruppi Radar oggetto di riorganizzazione vi era anche il 34° Gruppo Radar.

Dal 2005, anno in cui fu emanato il Decreto Ministeriale che disponeva la riorganizzazione del Gruppo Radar di Siracusa tra i



provvedimenti da finalizzare nel 2010, iniziò un lungo periodo di incertezza. Il processo di riorganizzazione del Gruppo Radar prevedeva la soppressione della "Sala Operativa" ed il trasferimento di tutto il personale controllore, a differenza del personale tecnico addetto alla manutenzione del radar e dei sistemi radio, il quale sarebbe rimasto in servizio nella stessa struttura, che avrebbe assunto la nuova denominazione di "Squadriglia Radar Remota", a similitudine di quanto avvenuto per tutti gli altri Gruppi Ra-

dar che avevano subito la stessa sorte.

E l'idroscalo? Cosa ne sarebbe stato della storica struttura?

A queste domande dette risposta nel 2010 lo Stato Maggiore Aeronautica che, avendo riscontrato l'indispensabilità di supportare logisticamente ed amministrativamente la "Squadriglia Radar Remota", decise di non abbandonare il "De Filippis", ma di porvi un Repartodestinato a svolgere quelle stesse funzioni che ormai caratterizzavano l'idroscalo da cinquant'anni.

Nel frattempo problematiche tecniche

L'Idroscalo "De Filippis" di Siracusa

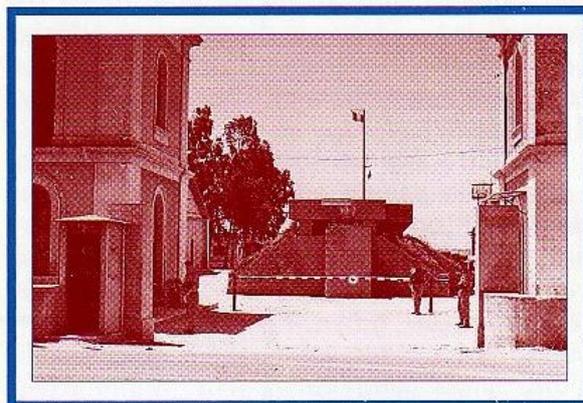
avevano imposto lo slittamento della riorganizzazione del Gruppo Radar dal 2010 al 2012. Un ritardo che tuttavia non influì sulle decisioni già prese, che si concretizzarono il 30 giugno 2012, data in cui al "De Filippis" ebbe luogo la cerimonia con la quale si celebrò la riorganizzazione del 34° Gruppo Radar in "137ª Squadriglia Radar Remota" e la contestuale costituzione del "Distaccamento Aeronautico - Siracusa".

Al nuovo inquilino dell'Idroscalo di Siracusa, oltre alla funzione di supporto logistico-amministrativo alla "Squadriglia" di Mezzo Gregorio, venne affidata anche la gestione dell'organismo di "Protezione Sociale", cioè una struttura destinata a fornire servizi aggregativi, socio-ricreativi e sportivi, a favore del personale militare e civile dell'Amministrazione Difesa e relative famiglie.

Un compito, quello di "Protezione Sociale", finalizzato a dare piena valorizzazione a le strutture di supporto logistico ed in particolare quelle alloggiative, un tempo destinate al personale Ufficiale e Sottufficiale scapolo, ma non più utilizzate con continuità a causa della sospensione del servizio di leva obbligatorio e la graduale riduzione degli organici dovuta alla prevista riorganizzazione. Inoltre, dopo la chiusura del Distretto Militare avvenuta nei primi anni 2000, il "De Filippis" era rimasto l'unica Istituzione militare della città, il cui organismo di "Protezione Sociale" era diventato naturale punto di riferimento per tutte le Associazioni combattentistiche e d'Arma.

La decisione dello Stato Maggiore Aeronautica si rivelò corretta e lungimirante, in quanto il "Distaccamento" incominciò subito ad operare a pieno regime, sia nell'ambito del supporto logistico-amministrativo alla Squadriglia, sia nel settore della "Protezione Sociale", i cui servizi e strutture sono oggi pienamente utilizzati. Un'utenza incrementata anche dalla presenza degli atleti della Federazione Italiana di Atletica Leggera che, nell'ambito del protocollo d'intesa tra Forza Armate ed il Comitato Olimpico Nazionale Italiano, sempre in un'ottica di massima valorizzazione delle strutture, ha individuato nel Distaccamento una sede di allenamento (*ingresso Idroscalo nel 1959*).

È così che il "De Filippis", dopo essere stato un idroscalo militare, poi civile, poi misto; dopo aver vissuto gli anni drammatici della guerra e quelli carichi di speranza della rico-



struzione; dopo aver cambiato "pelle" abbandonando per sempre la sua funzione di idroscalo per abbracciare quella di Base di supporto logistico; oggi arriva a compiere i suoi 90 anni con ulteriori nuovi compiti. Tuttavia, la rapida evoluzione degli scenari politici, strategici ed economici, lascia presagire che quello attuale non sarà il volto ed il ruolo definitivo del "De Filippis". Non sappiamo ancora cosa riserverà il futuro a questo idroscalo, ma niente di ciò che accadrà, potrà cancellarne la storia.

Quindi, in attesa di scrivere il prossimo capitolo, non mi resta che augurare: buon compleanno "De Filippis" e... ad majora!

