

«Così hanno ucciso l'aeroporto». Ruggeri racconta la storia dello scalo di Preturo: dai fasti del secolo scorso all'abbandono di oggi

L'AQUILA Entrare nella sua casa è come varcare la soglia di un "tempio" dell'aviazione. Annate complete di riviste specializzate, l'enciclopedia del volo, e soprattutto, c'è quella stanza con le pareti "foderate" di scaffali pieni zeppi di faldoni. C'è tutta la vita dell'aeroporto di Preturo, o quasi, in quei contenitori ordinati con metodo e pazienza. «Questa», dice infatti Corrado Ruggeri indicando la straordinaria mole di documenti, «è solo una parte delle cose che conservo. Le altre le ho messe in un deposito. Non si sa mai, magari un giorno a qualcuno verrà voglia di andarle a leggere per capire come sono andate veramente le cose». Non nasconde la delusione, l'ex presidente dell'Aeroclub, per le condizioni nelle quali attualmente versa lo scalo. Nel 2014 la struttura finisce al centro di un'inchiesta della Procura per un presunto traffico illecito di materiali di risulta. L'anno successivo l'Enac chiude l'aeroporto al traffico aereo commerciale e blocca la concessione alla Xpress, che gestisce la struttura per 20 anni «in considerazione dell'assenza di attività sullo scalo e della mancata attuazione del programma che la società aveva presentato per il biennio 2013-2015». Adesso», dice Corrado Ruggeri, «nella struttura sono attive soltanto la postazione del 118 e una scuola di volo». Eppure, c'è stato un tempo in cui l'aeroporto di Preturo rappresentava una piccola eccellenza per tutta la città. La storia dello scalo parte nel 1958, quando viene costituito l'Aeroclub L'Aquila. La mente che si cela dietro l'iniziativa è quella di padre Onorato, al secolo Vincenzo Priore, nato a Caporciano con un passato da ufficiale dell'Aeronautica militare. Il 20 novembre del 1940 si trovava in missione notturna sul Mar Rosso ai comandi di un trimotore SM81. Venne abbattuto dall'aviazione inglese, ma riuscì a salvarsi lanciandosi col paracadute. Restò quasi 48 ore in mare, aggrappato a un relitto. In quel lasso di tempo fece un voto: vestirà il saio, se riuscirà a tornare a casa. Rimesso piede sul suolo italiano mantenne fede alla promessa fatta a Dio, ma nonostante i voti presi non dimenticò l'antica passione per il volo. Fu infatti tra gli artefici della nascita dell'Aeroclub. Nel 1968 il Comune concesse al sodalizio il terreno su cui costruire l'aeroporto; nel 1970 il ministero dei Trasporti e dell'Aviazione diede l'autorizzazione. «La pista di volo era in erba», ricorda Ruggeri, che ha ricoperto dal 1972 al 1984 l'incarico di consigliere di amministrazione, e dal 1984 fino al 2003 quello di presidente «e aveva le dimensioni di 800 metri di lunghezza e 30 di larghezza. Una baracca in legno di circa 40 metri quadrati fungeva da ufficio». Nel '72 venne allestito anche l'hangar in acciaio, mentre nel '78 venne asfaltata la pista. Nel '90 arrivarono la torre di controllo, la foresteria e le aule didattiche. Tra il '97 e il '98 il sedime aeroportuale passò da 150.000 a oltre 340.000 metri quadrati, e venne ampliata la pista. Queste strutture sono rimaste invariate fino al 6 aprile 2009. Poi la Protezione Civile ha portato il sedime aeroportuale a oltre 500.000 metri quadrati. L'attività di volo iniziò nel '71 con un solo velivolo. Un periodo difficilissimo, ricorda Ruggeri. «A causa di alcuni incidenti aerei ci chiamavano la fabbrica delle bare». Verso la fine degli anni '70 la flotta passò progressivamente a 9 velivoli. Nel 1984 c'è la svolta. «Si passa progressivamente a una gestione più manageriale, arriva l'autorizzazione ministeriale per la scuola di volo e nel giro di 6-7 anni la flotta arriva alle 20 unità, i soci sono molte, molte centinaia, e le ore di volo sfiorano le 10.000 annue. L'Aeroclub va alla grande. Diventa la scuola numero uno in Italia, la compagnia di bandiera Alitalia sceglie L'Aquila come unica scuola per la formazione professionale dei suoi piloti». Nel 1993 viene inaugurata la succursale negli Stati Uniti, in Florida, chiusa purtroppo dopo le tragiche vicende dell'11 settembre 2001. Il 23 gennaio 2003 si chiude il mandato di Ruggeri. Fino ad allora le licenze di volo rilasciate sono state 1.462, di cui solo l'11,8 % a piloti provenienti dall'Aquila e provincia. Il resto è storia dei nostri giorni. «Non commento il dopo. Dico solo che per cattiverie e gelosie», conclude, «sono stato oggetto di 21 procedimenti giudiziari; tutti si sono conclusi con la più ampia delle assoluzioni. Ora di tutto quello che è stato l'aeroporto c'è solo il ricordo, e nessun programma realmente realizzabile.

Solo annunci e programmi costati milioni di euro alla comunità».

