AEROPORTO DEI PARCHI, “PREZIOSA OPPORTUNITA’ DI SVILUPPO”: LO STUDIO DI TIBERI

16 Luglio 2021



L’AQUILA – “Aeroporto dei parchi dell’Aquila preziosa risorsa areale come opportunità di sviluppo dell’aeromobilità operativa regionale e per la Regione Abruzzo”, è il titolo dello studio proposto dall’Ufficiale del Corpo dei Granatieri di Sardegna Angelo Tiberi, che pubblichiamo integralmente.

L’Ufficiale del Corpo dei Granatieri di Sardegna Tiberi Angelo, abruzzese, Cultore di Ordinamento dell’Esercito Italiano, autore di vari studi dottrinali, articoli istituzionali e già Comandante di Unità Meccanizzata Granatieri – riflette, da tempo, su una interessante questione trasformandola in un suo studio progettuale, che lo ha discusso già negli anni 2001 e 2003 in alcuni discorsi avutisi a L’Aquila, sia presso il Comune sia rispettivamente con i preesistenti enti territoriali Comando Militare Regionale “Abruzzo” e Comando R.F.C. Regionale “Abruzzo” (Comandi riconfigurati, nel tempo, dopo vari passaggi ordinamentali, nell’attuale C.M.E. “Abruzzo – Molise”) e, successivamente, nel 2005 a Roma, dove però, nonostante le congratulazioni ricevute negli ambienti istituzionali, riconoscendo e apprezzando la sua “idea progettuale” come “una grande ed importante intuizione funzionale-organizzativa” che avrebbe avuto di certo considerevole appetibilità e un risalto nazionale, di fatto non si è generata quella spinta maggiore, al meccanismo burocratico, per veicolare meglio la sua “proposta” e per poterla concretizzarla effettivamente e fattivamente.

Con questa nuova presentazione del suo studio progettuale ed ora in forma “aperta” alla stampa – perché le Amministrazioni Comunale e Regionale abruzzese e l’opinione pubblica siano informate – l’Ufficiale Tiberi auspica di irrorare ulteriore “linfa vitale” per dare nuova spinta e vigore alla sua “intuizione ed ideazione” foriera per lo sviluppo del comprensorio aquilano e abruzzese, contestualizzandola anche nell’aspetto economico, ricerca ed acquisizione dei fondi, nel più ampio discorso di programmazione CIPE e, in parte, Next Generation EU/Recovery Fund, poiché definibile a tutti gli effetti un’“opera infrastrutturale di rilevanza strategica”.

Il Tenente dei Granatieri (cong.) Angelo TIBERI nel suo studio, relaziona testualmente con chiarezza argomentale e in una forma molto particolareggiata determinando quanto segue in quest’ordine espositivo: presentazione dell’area d’interesse;

idea; inquadramento dei “reparti di volo” dei Corpi dello Stato operanti nella Regione Abruzzo con relative osservazioni e considerazioni; concetto e sviluppo del progetto; approfondimenti sulle attività primarie e correlate (1).

Il territorio aquilano, dispone di un’area aeroportuale di oltre 150 ettari denominata “Aeroporto dei Parchi” (2) situata a Preturo, frazione del Comune dell’Aquila posta a ovest e distante circa 8 Km. dalla Città capoluogo.

L’Area, di proprietà comunale, ha un’estensione di oltre 150 ettari, è dotata di una pista di volo con una lunghezza di 1.400 metri ed una larghezza di 26 metri (dotata di ALS Approach Lighting System/Sistema luminoso di avvicinamento, l’altitudine di posizione è di 674 m. s.l.m. e l’orientamento QFU dei versi della pista – 18/36 – sono 176° e 356°) la sua parte infrastrutturale è completata da vie di rullaggio e zone stazionamento velivoli, da una torre di controllo, hangar (per aviorimessa velivoli), area rifornimenti, Palazzina direzionale (con spazi dedicati a uffici, sale accoglienza, sale di attesa e briefing, locali tecnici), campetto sport e perimetri ricreativi, parcheggio autoveicoli, capannone prefabbricato in cemento precompresso (di 2.000 mq. adibito a magazzino/deposito materiali di PC Protezione Civile regionale) (3).

Opere infrastrutturali e aree, quindi, già esistenti e tutte di pronto utilizzo, con possibili eventuali evoluzioni delle superfici attuali (4).

A riguardo delle tre pertinenze necessarie per l’esercizio aviofunzionale, pista di volo, vie di rullaggio, zone di stazionamento e di sosta per gli aeromobili, esse presentano una pavimentazione realizzata in conglomerato bituminoso.

Concepito come Aero Club per oltre 40 anni, dopo vari e inconcludenti tentativi per far riprendere l’attività dello scalo aquilano, attualmente è utilizzato solo in parte, vi è basato il Servizio di Elisoccorso 118 (in esercizio con la collaborazione del CNSAS) (5) e la Sunrise Aviation s.r.l. (6), ma se opportunamente riqualificato potrebbe costituire, in maniera seria, un’aerobase permanente di rilievo e di grande importanza strategica per diversi e fondamentali impieghi: protezione civile; interventi aerei AIB Antincendio boschivo; addestramento aereo in montagna di “formazione nazionale” (sia per attività di perfezionamento di “volo aereo in montagna” sia per la qualificazione di personale abilitato SAR “Search & Rescue”, per l’“elitrasporto “tattico-operativo” e per l’“elitrasporto di carichi sospesi”), monitoraggio ambientale, soccorso aereo ed evacuazione e, all’occorrenza, ricognizione aerea e controllo del territorio per la sicurezza pubblica.

Si consideri il fatto che a L’Aquila sono stanziati, importanti enti militari e di soccorso pubblico, il Comando Militare Esercito “Abruzzo – Molise” (con competenza territoriale sulle Regioni Abruzzo e Molise), il 9° Reggimento Alpini, il Comando Provinciale dei Carabinieri, la Compagnia Carabinieri, il Nucleo Carabinieri per la Tutela del Patrimonio Culturale (anch’esso competente giurisdizionalmente sulle Regioni Abruzzo e Molise), il Comando Regione Carabinieri Forestali “Abruzzo e Molise”, la Scuola Ispettori e Sovrintendenti della Guardia di Finanza, il Comando Regionale Guardia di Finanza “Abruzzo”, il Reparto T.L.A. Tecnico Logistico Amministrativo “Abruzzo” della Guardia di Finanza, il Comando Provinciale Guardia di Finanza, il Comando Compagnia Guardia di Finanza, il Nucleo Polizia Economico-Finanziario Guardia di Finanza, la Stazione SALGF Soccorso Alpino della Guardia di Finanza, la Direzione Regionale dei Vigili del Fuoco “Abruzzo”, il Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco e, in programma, c’è l’istituzione della futura Scuola di Formazione dei Vigili del Fuoco.

Ma le riflessioni emerse dalla mia indagine conoscitiva tengono conto anche di una concezione più approfondita di razionalizzazione, organizzazione e coordinamento delle “componenti aeree” delle Forze dell’Ordine e di Soccorso, stanziate nella Regione Abruzzo, quali: il 5° Nucleo Elicotteri Carabinieri (NEC) (7); la Sezione Aerea del Corpo della Guardia di Finanza; l’11° Reparto di Volo della Polizia di Stato; il 3° Nucleo Aereo del Corpo delle Capitanerie di Porto-Guardia Costiera; il Nucleo Elicotteri dei Vigili del Fuoco. Ad esempio, potrebbe essere trasferito a Preturo il 5° NEC al fine di effettuare un’azione di demoltiplicazione di queste Unità di volo, concentrate tutte a Pescara, seppur riconoscendone la loro eterogeneità per la differenza di competenze (in funzione degli Enti di vertice di rispettiva appartenenza); evitando un disequilibrio fra le sedi di queste “componenti” sul territorio regionale ed adottando così un migliore e più appropriato criterio zonale di dislocazione operativa aeromobile.

Salvaguardando sempre l’indispensabile Stazione di Elisoccorso del 118, altra concreta e fattibile possibilità potrebbe essere data dal basare in “distaccamento” o costituzione “ex novo” di uno Squadrone “di prontezza” EM Elicotteri Multiruolo (e Trasporto) dell’AVES Aviazione dell’Esercito (con in linea elicotteri NH-90 nella versione “versatile” TTH Tactical Transport Helicopter) per il sostegno all’impiego operativo e addestrativo, poiché, come già scritto, a L’Aquila è di stanza il glorioso 9° Reggimento Alpini (che, inquadrato nella Brigata Alpina “Taurinense”, possiede, con gli ordinamenti dei suoi reparti dipendenti, capacità con assetti specialistici: “ranger” espresso dal Battaglione “L’Aquila” e “multifunzionale” espresso attraverso il suo Battaglione “Vicenza”) e per il supporto in attività dual use, ricordando che una delle mission dell’Esercito Italiano è anche quella di fornire concorsi tecnico-logistici in eventi emergenziali di pubblica utilità e di soccorso in calamità naturali.

Tenendo in considerazione il fatto che non sono presenti altri Reparti di volo dell'Esercito Italiano nelle Regioni Abruzzo, Umbria, Marche e Molise, il possibile Squadrone EM dell'AVES, in questione, potrebbe essere posto alle dipendenze del 1° Reggimento AVES "Antares" di Viterbo (inquadrato nella Brigata AVES), costituendo fattore di ulteriore evoluzione ordinamentale per l'Unità reggimentale di volo e per la specialità dell'Aviazione dell'Esercito.

Proprio in riferimento alla sopra predetta "funzione SAR" e "ECS", si potrebbe pensare unitamente oltre al basare un Distaccamento di un'Unità di volo, anche all'istituzione, sempre nell'area aeroportuale (sfruttando le infrastrutture già esistenti), di un CASOL Centro di Addestramento Interforze permanente di "specializzazione Operativa e Logistica" per il personale delle Forze Armate (in particolare appartenente alle "componenti dedicate" dell'Esercito, della Marina Militare e dell'Aeronautica Militare), del Corpo della Guardia di Finanza, nonché del Corpo delle Capitanerie di Porto e del personale di soccorso del Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco e del Corpo Nazionale Soccorso Alpino e Speleologico, dove, per completamento, poter attivare pure "moduli formativi" specifici per l'"addestramento all'elitrasporto tattico-operativo" (8), "addestramento per voli sanitari, di aiuto umanitario e CENTREVAC (Centro di Evacuazione)" e per il citato ECS "elitrasporto di carichi sospesi" (sempre per le componenti aeree delle FF.AA.); di cui, su questa attività formativa, potrebbe dare determinante sostegno e ausilio il citato Squadrone Elicotteri AVES.

L'"elitrasporto di carichi sospesi", in ambito militare (ma anche per alcune finalità civili poiché rientra appieno nel "dual use") è una modalità molto utilizzata per il sostegno "tattico-logistico" (in alcuni casi risulta essere fondamentale ed insostituibile): però, implica attività e manovre delicate e complesse, per il cui svolgimento occorre molto addestramento con una trilogia eterogenea, ma allo stesso tempo unica nel coordinamento "pilota-aeromobile-carico" (con trasporto tramite gancio baricentrico) ed alle volte questa trilogia può addirittura più che raddoppiare (con interventi sanitari di recupero "verricellato" o "con verricello" di persone ferite o in difficoltà) "pilota-aeromobile-verricellista-carico o persona soccorsa-personale operante a terra (o in acqua)", senza escludere gli aspetti ambientali del luogo in cui si svolge l'intervento e le "condimeteoclimatiche" del preciso momento di azione.

Semplicemente per rendere l'idea, pertanto, per il perfezionamento a questa attività specifica (ECS) occorrono ore di teoria e di volo riguardanti fasi formative circa la gestione della movimentazione elitrasportata dei carichi, in special modo, per quelli "medi e pesanti" (containers, shelter, gruppi modulari, mezzi e materiali di varia natura e tipologia), la loro imbracatura (utilizzo di reti, funi d'acciaio o di apposite piattaforme dotate di cuscini a nido d'ape), l'assetto (disposizione e ripartizione del carico), il sollevamento durante il decollo, il trasporto e lo stazionamento in quota, la posa durante l'atterraggio, la velocità di crociera del velivolo, lo sgancio operativo o d'emergenza ed imparare tutti quegli errori per evitarli e ridurre i fattori di rischio. Questo specialistico addestramento sarebbe molto favorito, poiché la zona di sito aeroportuale è immersa in uno scenario naturale montano con caratteristiche particolari offerte principalmente dalla catena appenninica del Gran Sasso d'Italia e dai monti del Velino-Sirente; per di più, come valore aggiunto ambientale completante, c'è la possibilità di svolgere addestramento di soccorso e recupero anche in acqua, tenendo in considerazione che a pochissimi minuti di volo da Preturo si può raggiungere il lago di Campotosto.

Vorrei evidenziare, ancora, che l'addestramento al volo aereo in montagna, è una specifica attività formativa fondamentale e necessaria per far incrementare ai Piloti Istruttori e Piloti, nelle diverse condizioni, quelle capacità di intervenire e operare in sicurezza in decolli, atterraggi con pattini da neve, volo in hovering "in quota", poiché l'ambiente montano presenta particolari condizioni metereologiche e climatiche e ostilità ambientali molto difficili da gestire (altitudine, vento, turbolenze, terreni scoscesi, illusioni ottiche, avvicinamenti su creste, cenge, pareti di roccia, orridi e canaloni).

Per quanto attiene la sistemazione logistica degli alloggi per i frequentatori dei vari corsi del Centro addestrativo, il problema potrebbe essere superato e risolto facilmente, riconvertendo in destinazione d'uso, con minimi interventi di adeguamento, qualche piastra esistente del Progetto C.A.S.E. Complessi Antisismici Sostenibili ed Ecocompatibili di Coppito (realizzate per il sisma che ha colpito L'Aquila e l'Abruzzo nel 2009) situate proprio nelle immediate vicinanze alla zona aeroportuale in questione.

Divenendo così, inoltre, l'Aeroporto di L'Aquila quale complementarietà al completo servizio nelle fasi di arrivo e di partenza (atterraggio, stazionamento, rifornimento e decollo) per velivoli ad "ala rotante" e ad "ala fissa" in dotazione alle Forze Armate italiane e ai Corpi dello Stato (sopra richiamati nelle loro denominazioni) diretti a L'Aquila per assolvere a tutti gli impegni addestrativi e d'impiego, ma anche a sostegno di velivoli, dei medesimi Corpi e non, semplicemente di transito per altre finalità.

Il punto geo-topografico di questo sito Aeroportuale, infatti, lo pone sia in una localizzazione ambientale quasi unica in Italia sia in una posizione baricentrica territoriale che senza dubbio riuscirà ad esprimere potenzialità di formazione (come predetto) e di proiezione operativa nel collegamento e trasporto aereo – sottolineo non di natura commerciale (9) –

nell'ambito regionale e interregionale; la sua effettiva idoneità l'ha dimostrata totalmente fornendo l'eccellente ausilio per il 35° Summit del G8 tenutosi a L'Aquila l'8-10 luglio 2009 dove, tradotto in numeri, transitarono 167 velivoli, 37 delegazioni e oltre 3.000 persone.

Sono certo che, se opportunamente, riqualificata quest'area saprà dare molta soddisfazione; occorre saper pensare e saper gestire per creare sviluppo.

Questo mio studio lo metto a disposizione in primis della Giunta Regionale dell'Abruzzo e del Comune dell'Aquila, con la speranza che con la loro sensibilità questi due Enti possano accoglierlo e possano contribuire a trasformare questa mia idea e visione, attraverso dei pareri, potendo arrivare a definire un percorso per trasformare la mia proposta in concreta e possibile realtà. A tal riguardo, si invitano le Strutture Politiche ed Organizzative della Regione Abruzzo e dell'Amministrazione Comunale dell'Aquila a raccogliere questi consigli progettuali al fine di poter essere valutati con attenzione e interesse, avviando i contatti e le consultazioni per attuare una risposta di fattibilità.

Contestualmente, oltre al Comune dell'Aquila e alla Giunta Regionale dell'Abruzzo, si stimolano ad un interessamento gli altri enti di possibile coinvolgimento: Dipartimento della Protezione Civile, Ministero della Difesa, specialità dell'Aviazione dell'Esercito, Ministero Infrastrutture e Trasporti, Provveditorato alle Opere Pubbliche, ENAV Ente Nazionale di Assistenza al Volo e ENAC Ente Nazionale per l'Aviazione Civile al fine di riflettere al meglio per favorire l'effettiva tutela, la vera riqualificazione e reale valorizzazione di quest'area degradata e abbandonata immeritatamente per molto tempo (10) se non forse dimenticata e che, invece, potrebbe avere veramente grandi e reali potenzialità.

Purtroppo, a livello politico e amministrativo, spesso si parla in maniera molto plateale e altisonante ma poi seguono pochi fatti concreti, perché realmente si ha poca intuitività, scarsa capacità e poca competenza, per capire e affrontare effettivamente tali questioni.

Questo è dovuto sicuramente alla mancanza di formazione specifica e, quindi, di dimestichezza per questi settori funzionali e organizzativi d'impiego operativo, certamente specifici, complessi, poco noti e che, sicuramente, non tutti possono conoscere; ma, la politica e le amministrazioni (in special modo comunale e regionale) dedicando a queste tematiche un po' più di attenzione, favorendone il dibattito, parlandone, aprendosi alle discussioni, rendendosi disponibili responsabilmente per il ruolo che ricoprono nel nostro ordinamento costituzionale, istituzionale, locale e sociale e sapendosi confrontare con persone che un po' di più se ne intendono e/o conoscono la materia, aumenterebbe esponenzialmente la capacità di percezione e faciliterebbe di molto la chiave di lettura e i passaggi conoscitivi per scoprire, individuare e cogliere in varie situazioni e contesti – come quello che vuol far emergere e sottolineare questo mio studio – le vere opportunità potenziali ed evolutive di crescita.

Comportamenti amministrativi premianti questi che, se messi in campo attivamente, seriamente e con fiducia, oltre a soddisfare la finalità cardine espressa, quale esigenza primaria e necessaria per il "perfezionamento" delle indispensabili funzioni di aeromobilità "addestrativa" e d'impiego operativo" (d'interesse nazionale) da me individuate, ampiamente richiamate, caldeggiate ed evidenziate, potrebbero generare un positivo sviluppo e un sicuro miglioramento del comprensorio aquilano e regionale.

Come si può notare ci sono diverse e interessanti idee possibili nella mia proposta per poter tutelare, valorizzare e importantizzare questa preziosa aviosuperficie aquilana però, come per tutte le cose, ricordo "occorre capire per poter agire", è indispensabile unità, condivisione, accorgimento, disponibilità, volontà e un determinato e sinergico impegno collaborativo fra tutti gli enti di possibile coinvolgimento, ciascuno, nel rispetto "del proprio livello istituzionale che ricopre", del "proprio ruolo", e "della propria sfera di competenza amministrativa" di cui si occupa.

A conclusione di questa "proposta-studio", come maggior spunto di riflessione, tra l'altro tengo a sottolineare e a considerare il fatto, in parte già anticipato in precedenza, che la Città dell'Aquila, fra i vari enti militari e di soccorso citati, proprio per la presenza del 9° Reggimento Alpini, della Scuola Ispettori e Sovrintendenti della Guardia di Finanza e in vista della prossima costituzione (in itinere) della Scuola di Formazione dei Vigili del Fuoco, con la istituzione anche di un Centro di Addestramento Interforze permanente di "specializzazione Operativa e Logistica", L'Aquila e il suo aeroporto potrebbe diventare un Polo formativo interforze di eccellenza e di riferimento nazionale di tutto rispetto.

Ho ritenuto opportuno, quindi, pubblicare questa mia argomentazione sottoforma di "proposta di fattibilità", dando un'effettiva sua divulgazione, sia per informare l'opinione pubblica dell'esistenza di questo mio "studio progettuale" e sia per richiamare l'attenzione offrendo concreta e diretta opportunità conoscitiva alle Istituzioni e agli Enti di possibile interessamento e coinvolgimento, fornendo soprattutto loro le linee di indirizzo e gli elementi concettuali della mia "ideazione e visione d'insieme" sostanziata e messa in risalto, in questo mio progetto, con determinazione di "identità

nazionale, regionale e aquilana”.

NOTE

(1) Fra le varie attività correlate, sono comprese l’incentivazione di rapporti commerciali: con fornitori, aziende produttrici e di prestazioni d’opera, ditte di servizi e manutentrici, aperture in zona di nuovi esercizi commerciali e dare maggiore opportunità per quelli già esistenti nelle vicinanze; la ricomprensione di lavori di più ampia complementarietà come, p.es. la rivisitazione e l’adeguamento della rete viaria stradale per raggiungere l’aeroporto (con opere ed interventi migliorativi) e sistemi di illuminazione stradale ivi serventi.

(2) Informazioni denominative ed operative dell’Aeroporto dei Parchi. – Attualmente intitolato a “Giuliana TAMBURRO”, presenta le seguenti coordinate geografiche di localizzazione: Longitudine 13.3092003 (13°18’34” E) – Latitudine 42.3799019 (42°22’46” N).

Anno di costruzione 1968; Indirizzo: Via Carlo d’Angiò, 23 – L’Aquila; Tipo: civile (identificato come “commerciale”); Codici IATA:QAQ; ICAO: LIAP – Classe 2B; Cat. Antincendio 2a ICAO.

Il codice IATA è attribuito è attribuito dall’International Air Transport Association/Associazione Internazionale del Trasporto Aereo.

Il codice ICAO è attribuito dall’International Civil Aviation Organization/Organizzazione Internazionale per l’Aviazione.

(3) Denominato “Edificio per la Protezione Civile” e messo a disposizione della Protezione Civile della Regione Abruzzo, l’acquisizione della disponibilità è stata effettuata attraverso l’utilizzo con un contratto di comodato d’uso gratuito regolamentato dalla D.G.R. Delibera di Giunta Regionale n. 442 del 29 luglio 2019 avente per oggetto: Interventi volti a migliorare l’efficacia dell’azione di Protezione Regionale: immobile da utilizzare con contratto di comodato gratuito in località Preturo. Approvazione “Schema di Accordo” da sottoscrivere tra la Regione Abruzzo e il Comune di L’Aquila.

(4) Perché è da puntualizzare che per discutere una riqualificazione a 360° della zona aeroportuale bisognerebbe considerare un eventuale ampliamento dell’attuale scalo aquilano ed è sottinteso che, per effettuarlo, si dovrebbe ricorrere anche all’istituto giuridico dell’esproprio per pubblica utilità da parte del Comune dell’Aquila di qualche particella (catastale), tenendo però in considerazione che bisognerebbe studiare e affrontare il problema con attenta responsabilità poiché sono presenti terreni attigui alla zona d’interesse dove per i diversi caratteri (tipi e diritti) di proprietà sono coinvolti sia l’ASBUC Amministrazione Separata dei Beni di Uso Civico di Preturo (con terreni gravati da “uso civico”) sia terreni di proprietà di soggetti terzi/privati, rendendo concatenato e contestuale quel trinomio tra proprietà pubblica, proprietà collettiva e proprietà privata.

(5) Corpo Nazionale Soccorso Alpino e Speleologico.

(6) La Sunrise alla quale è stata affidata, previa risposta regolare a bando di gara, la gestione dell’Aeroporto dal Comune dell’Aquila con Determinazione Dirigenziale n. 217 del 28 gennaio 2020 avente come oggetto: “Affidamento in concessione ventennale dell’Aeroporto dei Parchi – Preturo. Presa d’atto della verifica del possesso dei requisiti e aggiudicazione definitiva alla Ditta SUNRISE Aviation s.r.l. C.F. 0169600667” a firma del Dirigente del Settore SS03 Rigenerazione Urbana, Mobilità e Sviluppo e del Dirigente del Settore Finanziario del Comune dell’Aquila.

SUNRISE Aviation s.r.l., (in possesso della certificazione EASA) espleta attività di “scuola di volo” formando, negli anni, diversi piloti civili di cui alcuni ora Comandanti in affermate compagnie aeree di linea.

L’acronimo EASA sta per European Aviation Safety Agency/Agenzia Europea per la Sicurezza Aerea, organo di controllo del settore sicurezza aeronautica dell’UE Unione Europea.

Come si arriva all’affidamento esterno. – L’affidamento da parte del Comune dell’Aquila ad una Società esterna è scaturito dal fatto che l’ente, non ha saputo individuare situazioni migliori per l’area aeroportuale che per anni è stata in uno stato quasi di degrado e abbandono, pressappoco dimenticata, facendola diventare un’area sottosviluppata, sottoutilizzata, sottostimata, sottovalorizzata per le sue potenzialità. Credendo l’Amministrazione Comunale e, forse, autoconvincendosi che l’Aeroporto dei Parchi non poteva avere più un futuro sia proprio (come realtà areale e strutturale) sia sostenibile per l’ente.

L’ente comunale, infatti, arriva a percepire l’Aeroporto dei Parchi (anche consequenzialmente dopo l’abbandono da parte della Società Xpress s.r.l.) quasi come un problema per la sua gestione e il suo mantenimento con le sue casse; un fastidio di cui se non “disfarsi” totalmente – onde evitare di entrare in sofferenza “economico-finanziaria” – cerca di “recuperare” con la riscossione di un canone annuo (versatogli dalla Società aggiudicatrice) e, quindi, alleggerirsi dandolo in affido, anziché considerarlo punto di forza e grande risorsa per la Città. L’Amministrazione Comunale, pertanto, per alleviare e ridurre il problema, non riuscendo a trovare altra soluzione, fa la scelta della gestione esterna (con atto amministrativo i cui estremi sono specificati all’inizio di questa nota).

Ma, in ogni caso, resta e resterà un’assegnazione che porterà una riqualificazione sempre a metà, perché anche se si è manifestata la disponibilità all’affidamento in concessione, ventennale, dell’Aeroporto dei Parchi per “attività di aviazione generale ad uso protezione civile, sanitario, turistico, antincendio, sportivo e turistico”; di fatto, lo si confina e lo si riduce nell’utilizzo ad “uso sanitario (per via della Stazione Operativa di Elisoccorso del 118), a qualche addestramento di volo (per via della Sunrise Aviation), eventuali manifestazioni e raduni a carattere aeronautico e per qualche finalità a livello turistico, di sport dell’aria e tempo libero”.

Permettetemi delle riflessioni sugli sport dell’aria, essi riguardano: il volo acrobatico; l’aeromodellismo; il paracadutismo (skydive, singolo e in tandem; volo a vela con aliante; volo da diporto senza motore “deltaplano e parapendio”; volo aerostatico; senza alcun dubbio discipline emozionanti, avvincenti, adrenaliniche, ma alcune di esse essendo non particolarmente economiche, rimangono indirizzate solo ad una ristretta fascia di amatori e appassionati, benestanti, del “volo sportivo e turistico”. Pertanto, non consentirebbero di raggiungere quel risultato sperato e, quindi, di avere una ricaduta considerevole e positiva sul territorio in termini economici, occupazionali e di movimentazione, rimarrebbe infatti sempre e solo un’area sottoutilizzata, nel suo potenziale, poiché ridotta a fini turistici e tempo libero, privandola, invece, di un migliore e più appropriato utilizzo di servizio aeronautico effettivo e funzionale con capacità “addestrative, logistiche e operative”.

Ma dirò di più, salvaguardando sempre la Sunrise Aviation, si può pensare di coinvolgerla anche ad una possibile sua collaborazione con gli enti operativi citati nel progetto, individuando e studiando un “percorso progettuale cooperante e di coesistenza” assimilabile (anche se di diversa forma) – per rendere l’idea – a quanto già si effettua, in parte, con la funzione “CIMIC” (Civil-Military Cooperation”, dottrina studiata e creata in ambio NATO tesa, per il raggiungimento del successo, ad agevolare il coordinamento e la cooperazione tra la componente militare e le organizzazioni civili).

(7) Il 5° NEC, deriva dalla riconfigurazione ordinativa del preesistente Nucleo Elicotteri del soppresso C.F.S. Corpo Forestale dello Stato di Falconara (AN).

(8) L’elitrasporto “tattico-operativo” è un aspetto peculiare di supporto alle operazioni terrestri che accresce la mobilità, la tempestività d’intervento e l’autonomia delle Unità terrestri impiegate. Il suo vantaggio è quello di assicurare con una maggiore prontezza e rapidità, la possibilità di raggiungere zone di difficile accesso ai mezzi terrestri, concedere una maggiore flessibilità al dispositivo dispiegato e conseguire il risultato operativo riducendo in modo significativo i tempi d’intervento che sono notevolmente ridotti nella durata.

(9) Si ricorda quel volo “L’Aquila-Milano Malpensa” della Compagnia aerea francese Twin Jet che avvenne in quella data storica del 26 maggio 2014, certamente entusiasmante ma che non potette assicurare la prosecuzione dei voli, poiché si ci rese conto, da subito, che per il ridotto numero di passeggeri utenti, i prezzi dei biglietti e per le tante altre sussistenze oggettive non poteva avere una continuazione come “linea aerea di collegamento” permanente.

Così viene definitivamente abbandonata l’idea della “nuova rotta aerea” L’Aquila-Milano Malpensa, preannunciata dalla XPRESS s.r.l. (società che all’epoca gestiva l’Aeroporto dei Parchi) come collegamento no-stop, con un piano dei voli che ne prevedeva prima 3 iniziali per poi arrivare a 6 voli settimanali.

Un breve cronaca su quel “primo volo augurale”, che però è rimasto scritto nella storia aquilana come “volo dimostrativo e sperimentale”: l’aereo Beech 1900 (da 50 posti) della Twin Jet – volo n° T70073 – atterra alle ore 11.04 all’aeroporto di Preturo (con circa 45 minuti di ritardo), il tempo di effettuare i controlli procedurali, fare rifornimento all’aeromobile, dare tempo alle operazioni di check in e di imbarco passeggeri ed è ripartito alle ore 11.39 per atterrare all’Aeroporto di Milano-Malpensa alle ore 12.51.

(10) Come testimoniato anche gli incresciosi fatti (frutto di una lunga serie di atti vandalici verificatisi nel tempo), accertati e denunciati dalla Sunrise Aviation s.r.l. e pubblicati sui notiziari online con articoli specifici dedicati (si citano anche le relative titolature): su AbruzzoWeb il 23 ottobre 2021 “Aeroporto Parchi: nuovo gestore Sunrise Aviation, struttura vandalizzata e in condizioni di inaccettabile degrado”; su ilCapoluogo.it il 23 ottobre 2020 “Aeroporto di Preturo vandalizzato”; su

laquilablog.it il 23 ottobre 2021 “Aeroporto Parchi, Sunrise Aviation: struttura vandalizzata e in condizioni di degrado”; su ilCentro.it il 24 ottobre 2020 “Aeroporto in totale abbandono”.

© 2026 Abruzzo Web Enfasi srl - Quotidiano digitale registrato presso il Tribunale dell'Aquila con decreto n°501 del 2 settembre 2003
Iscrizione al ROC n. 26362 - P.IVA 01812420667
Direttore responsabile Berardo Santilli