

Corriere del Mezzogiorno - Campania - Sabato 9 Marzo 2024

L'11 luglio lo scalo riapre con Gesac ai voli di linea dopo anni di ritardi, accuse, sprechi e "stop & go" La pista dove nel 1962 atterrò l'aereo con Jacqueline Kennedy dove tanti hanno tagliato il nastro (e qualche volta anche la corda)

Tagliavano il nastro e poi la corda. Prima i proclami, i brindisi, i sorrisi d'ordinanza e poi i clamorosi dietrofront tra scambi di accuse, polemiche, denunce e veti incrociati. Emblematica la reazione di Maurizio Foschi che quando lasciò l'incarico di amministratore delegato, sbattendo la porta, disse: «Voi non avete bisogno di un manager ma di uno psichiatra».

La storia dell'aeroporto "Salerno Costa d'Amalfi" al suo ennesimo count-down verso l'apertura ai voli di linea (ma stavolta sembra che non sia un bluff, c'è una data, l'11 luglio, e fanno fede la concretezza di Gesac e l'affidabilità delle compagnie aeree finora coinvolte, EasyJet e Volotea) è costellata di continue inaugurazioni farlocche e di periodici e sibranti stop and go. Sullo sfondo di errori, ritardi e sprechi. Eppure quello che nacque come campo di fortuna del Genio Aeronautico sta per compiere 100 anni: fu un decreto ministeriale a firma di Italo Balbo ad istituirlo il 31 ottobre 1926. All'inizio la pista era una striscia di un migliaio di metri, larga 50, su cui dominava una gigantesca "M" ad indicare l'appartenenza al comune di Montecorvino Rovella (erronea l'attribuzione al territorio di Pontecagnano, molto più precisa oggi quella al comune di Bellizzi).

Dal 1929 lo scalo viene utilizzato dal 20° Stormo Aeroplani da Ricognizione. Nel 1933 è istituita la Scuola Provinciale di Volo a vela, destinata a diventare nel 1938 Scuola Nazionale di Volo senza motore. Utilizzato dalla Luftwaffe, l'aviazione tedesca, nel corso della seconda guerra mondiale, fu oggetto di pesanti bombardamenti e poi conquistato dagli alleati nel 1943 con l'operazione Avalanche. L'aeroporto fu riaperto al traffico il 26 ottobre 1958 quando fu organizzato il primo avioraduno. Ma l'idea di farne uno scalo con tutte le carte in regola (per la prima volta si parlò di un Consorzio di gestione), rimase lettera morta per molti anni. Nel 1962, era l'8 agosto, la pista balzò agli onori del jet-set internazionale: vi atterrò il velivolo con a bordo Jacqueline Kennedy, diretta in vacanza in Costiera amalfitana.

Dal 1958 al 1970 attività intensa tra scuola di pilotaggio, voluta dall'avvocato Francesco Altieri, presidente dell'Aero Club, avioraduni e altre manifestazioni aeree. Dal 1973 al 1975 il primo stop ai voli per favorire le opere di smianamento del sedime aeroportuale: la durata dei lavori, inizialmente fissata in 90 giorni, si procrastinò a causa del rinvenimento di ben 730 ordigni inesplosi. Nel periodo di inagibilità fu deciso il recupero dell'aviorimessa progettata dall'architetto Nervi sulla scorta dei disegni originali.

In quella struttura si insediò il 4 novembre 1975 il 7° Elinucleo dei carabinieri segnando così un'altra significativa presenza operativa. Dal 1981 lo scalo inizia a sognare in grande e a divorare soldi, trasformandosi in un pozzo senza fondo: l'allora presidente della Camera di Commercio di Salerno, Gaspare Russo, istituisce il consorzio di gestione per poter usufruire del finanziamento statale di un miliardo di lire. Nel 1984 arrivano il 9° Nucleo elicotteri dei vigili del fuoco e la sezione locale dell'Associazione Nazionale Paracadutisti con la sua scuola di lancio mentre risale al 12 giugno 1989 la riapertura al traffico nazionale dopo la realizzazione di un raccordo, un parcheggio aeromobili e una torre di controllo.

Alla fine degli anni '90, dopo la costituzione dell'Aeroporto di Salerno Spa per la gestione dei servizi, la Regione Campania approva e delibera il primo grande intervento infrastrutturale finanziando con 15 miliardi di lire su fondi Fers della Comunità Europea l'allungamento della pista, da 1200 a 1500 metri, l'aerostazione nuova e il piazzale parcheggi. La presentazione delle opere realizzate, a cui poi se ne aggiunsero altre per un importo di 15 miliardi e 500 milioni di lire stanziati dal Ministero dei Trasporti, però non avvenne mai: il presidente del Consorzio, Americo Giudice, l'annullò in segno di silenzioso rispetto per la tragedia delle Twin Towers. Era il 15 settembre 2001. Due anni dopo, uno studio di fattibilità voluto dall'assessorato regionale ai trasporti sul sistema aeroportuale della Campania stabilisce che lo scalo salernitano può ospitare "un'altra quota di traffico nazionale" rispetto all'aeroporto di Capodichino per il quale lo studio prevede già nel 2010 un traffico ai limiti