



Aspettando il fine iter... tra silenzi, ricorsi e politica persa

Mentre il masterplan 2035 del "Vespucci", a nove mesi dalla conclusione positiva della valutazione ambientale VIA-VAS, attende ancora il fine iter (2027?) per il surplus procedurale dell'informativa alla Commissione Europea con annesso IROPI (dichiarazione di rilevante interesse pubblico del progetto), si avvicina un autunno-inverno che sarà caratterizzato dalla replica dello spettacolo indecoroso e autodistruttivo dei ricorsi al TAR del solito circolo di soggetti in lotta continua, di nuovo a colpi di cavilli, contro l'aeroporto dell'area fiorentina ed il sistema aeroportuale toscano (quindi contro se stessi e il proprio territorio).

Quel che ci toccherà risentire e rivedere è facilmente immaginabile, sperando e confidando ovviamente questa volta in un esito sensato, che faccia prevalere il vero interesse pubblico generale sul solito mefitico mix di interessi a che lo scalo fiorentino resti nell'attuale situazione di criticità ambientale e operativa, e quindi sotto costante contestazione, e la piana libera da vincoli e condizionamenti all'edificabilità (cementificazione), senza essere "costretta" dalla presenza dell'aeroporto a rimanere davvero e per sempre per vaste aree libera ed a verde (parco), frenando almeno un po' lo stillicidio di nuove costruzioni calate sulla piana da tutti i comuni. Un esito positivo che però avrebbe bisogno del supporto concreto e convinto di enti e istituzioni del territorio e, soprattutto, di una politica responsabile che la volta precedente non si è vista granché, con un'accettazione quasi passiva e rassegnata di ciò che stava accadendo per fermare il progetto aeroportuale per l'area fiorentina.

Esattamente il supporto che allora, quasi contemporaneamente, in una vicenda del tutto simile ma dagli esiti opposti, permise invece a Salerno di ribaltare la bocciatura senza senso dell'iter del masterplan aeroportuale grazie proprio a una rivolta territoriale, politica e istituzionale, portata anche alla ribalta nazionale, contro l'assurdità dello stop amministrativo a fronte di un progetto approvato da tutti gli enti tecnici competenti e supportato da tutti i livelli politico-istituzionali. Progetto quindi riabilitato (allungamento pista, nuovo terminal) e arrivato ormai a una fase avanzata di realizzazione per il sistema campano Napoli-Salerno. Aspettando quindi che qui si compia di nuovo il rito dei ricorsi al TAR, ad oggi 12 (molti fotocopia, come la volta precedente, tanto per ingolfare tribunali e procedura), ed uno più surreale dell'altro per argomentazioni

e/o lunghezza (anche oltre 80 pagine l'uno) e arzigogolatezza, da effetto stordimento del giudice di turno, è utile ricordare cosa ha significato l'azione al TAR della volta precedente e cosa significa reiterarla oggi.

Va ricordato in particolare alla politica persa: quella che era e resta patologicamente "contro" (contro sempre solo se l'aeroporto è quello di Firenze) per ossessiva posizione partitica o per rappresentanze territoriali, a cominciare da chi dai comuni della piana rivendica orgogliosamente la "prodezza" di far ricorso; ma anche quella troppo timidamente a favore, che per convenienza partitica o di coalizione (e/o per insapevolezza) lascia scorrere tutto e soprattutto col suo silenzio lascia

campo libero (anche al proprio interno) alle più assurde posizioni e iniziative delle solite minoranze "contro".

È bene quindi ricordare che voler fermare di nuovo il masterplan del "Vespucci", a colpi di TAR o in qualunque altro modo, significa voler bloccare di nuovo un progetto atteso da Firenze, la piana, l'area metropolitana e mezza Toscana da mezzo secolo; significa bloccare la risoluzione delle criticità funzionali e ambientali di un'infrastruttura strategica per il proprio territorio, i cittadini, il sistema produttivo, imprenditoriale e occupazionale; significa bloccare la creazione (infrastrutturale) del sistema aeroportuale toscano; significa condannare una fetta di cittadini (di Firenze e Sesto Fiorentino) a tenersi ancora i voli a bassa quota sulle case; significa mantenere sulla piana le emissioni inquinanti inutili generate dalle disfunzioni dell'attuale pista; significa mantenere l'accessibilità precaria e inadeguata del proprio territorio e le

condizioni per cacciare o respingere (ancora) imprese e lavoro; significa bloccare le opere ambientali e territoriali previste nel masterplan (parco, aree naturali, percorsi ciclo-pedonali, innalzamento della sicurezza idraulica, ecc.); significa tenere ancora in stallo il puzzle urbanistico della zona, perché finché lo scalo non avrà un assetto definitivo e funzionale resterà condizionata l'attuazione di ogni progetto dell'area; significa respingere benefici generali e prevalenti connessi all'attuazione del progetto (chi avesse ancora dubbi legga il documento IROPI annesso alla VlnCA della VIA-VAS); significa bloccare un'opera che i cittadini vogliono in maggioranza, come hanno sempre attestato i sondaggi e che in qualche caso gli stessi sindaci "contro" riconoscono ma non accolgono (infischandosene allegramente).



ARCHIVIO JAROSZI

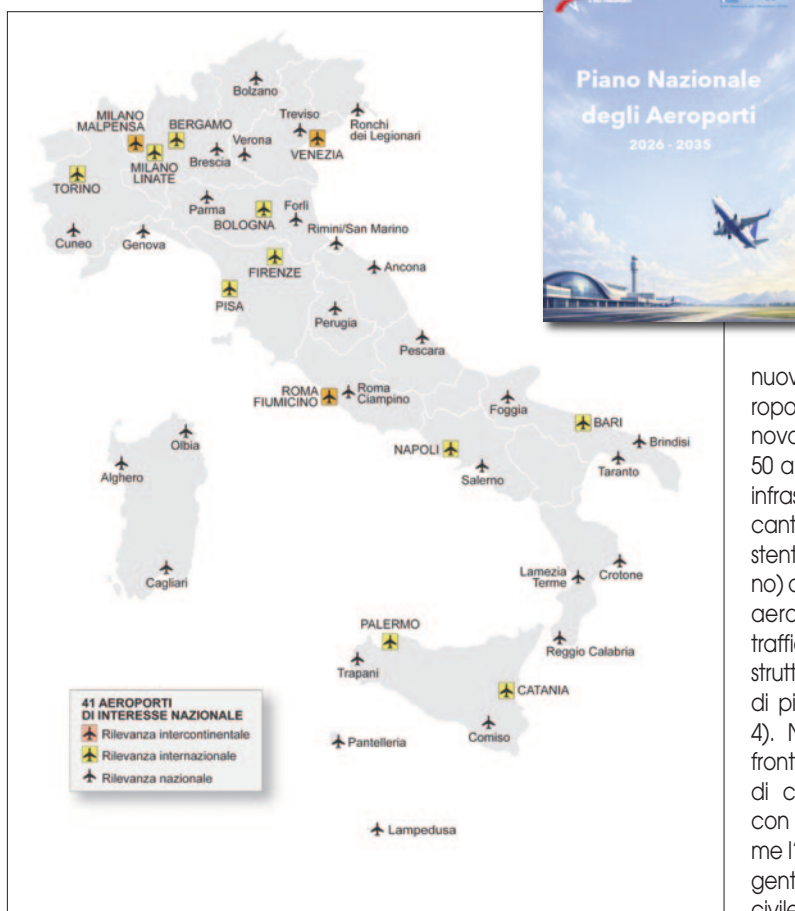
Piano Nazionale Aeroporti 2026

Il nuovo Piano Nazionale Aeroporti riconosce e conferma gli aeroporti di Firenze e Pisa, uniti nel sistema della Toscana, tra i 41 di interesse nazionale, classificandoli di rilevanza internazionale, ma ne evidenzia anche la carenza di capacità per i vincoli militari dello scalo pisano e i limiti strutturali del "Vespucci" di Firenze, criticità da risolvere con l'attuazione delle opere previste nei rispettivi masterplan.

A circa dieci anni dall'avvio della revisione del Piano Nazionale Aeroporti, voluto dal primo Governo Conte per riscrivere un piano che era appena entrato in vigore (2015), lo scorso luglio è stata resa nota la versione finale (2026-2035) del nuovo Piano messa a punto dopo un complicato lavoro di mediazione a fronte delle richieste di essere rappresentati espresse da ogni regione e comunità locale data la strategicità ovunque riconosciuta per le infrastrutture aeroportuali e il trasporto aereo,

Rispetto al precedente documento, gli scali ricompresi, definiti "di interesse nazionale", salgono da 38 a 41, con l'entrata di Bolzano, Foggia (quarto scalo per la Puglia) e Forlì (quarto scalo per l'Emilia Romagna), comprendendo quindi quasi tutti gli aeroporti commerciali (tra essi restano fuori Albenga, Aosta ed Elba). Tra i 41 aeroporti, 10 sono riconosciuti "di rilevanza internazionale" (Bologna, Bergamo, Napoli, Catania, Firenze, Pisa, Bari, Milano Linate, Palermo e Torino) e tre (Fiumicino, Malpensa e Venezia) sono confermati "di rilevanza intercontinentale". Gli altri 28 si mantengono "di rilevanza nazionale": Genova, Cuneo, Treviso, Trieste, Verona, Brescia, Bolzano, Parma, Rimini, Forlì, Ancona, Pescara, Perugia, Roma Ciampino, Salerno, Brindisi, Taranto Grottaglie, Foggia, Lamezia Terme, Reggio Calabria, Crotone, Comiso, Lampedusa, Trapani, Pantelleria, Cagliari, Alghero e Olbia. Per nove scali (Milano Malpensa, Roma Fiumicino, Venezia, Brescia, Taranto, Ancona, Catania, Cagliari, Lamezia Terme) viene inoltre riconosciuto un ruolo rilevante nel settore cargo (per traffico già svolto e potenzialità in supporto al sistema Italia), con altri quattro scali (Bergamo, Bologna, Pisa e Napoli) comunque con attività merci significativa ma con minori capacità di sviluppo, per caratteristiche o localizzazione.

I 41 scali sono raggruppati in 13 "sistemi integrati aeroportuali": otto ricalcano territori regionali: Lazio, Lombardia, Emilia Romagna, Toscana, Campania, Puglia, Calabria, Sardegna; tre sono sovraregionali (Nord



Ovest, Nord Est, Centrale), in un caso, la Sicilia, la stessa regione è suddivisa in due sistemi, come già nel precedente piano (Sicilia orientale e Sicilia occidentale).

In linea generale l'impostazione è quella di escludere la realizzazione di

nuovi aeroporti (l'ultimo aeroporto italiano realizzato ex-novo resta Lamezia Terme, 50 anni fa) e valorizzare con infrastrutture adeguate mancanti o carenti gli scali esistenti (com'è il caso toscano) o recuperare capacità in aeroporti oggi minori per traffico ma con buone infrastrutture in regioni già dotate di più aeroporti (anche 3 o 4). Non è però escluso, di fronte a esigenze concrete, di creare nuove capacità con nuove infrastrutture (come l'ipotesi in studio per Agrigento) o l'apertura al traffico civile di basi militari (come il caso di Grazzanise, a Caserta,

per il terzo scalo del sistema campano, o nel Lazio per alleggerire la pressione sul sistema romano e in particolare il low cost su Ciampino).

Come nel precedente piano, grande rilevanza è data all'integrazione tra aeroporti e rete ferroviaria o su ferro, per le connessioni degli scali con le relative città di riferimento, tramite estensione delle reti cittadine (metro, tranvie), le realizzazione di navette specifiche aeroporto-stazione centrale (tipo people mover) o realizzazione di stazioni ferroviarie direttamente a servizio dei terminal aeroportuali. Tanti progetti in tal senso sono già stati attuati ed altri sono in realizzazione o previsti, con ingenti investimenti da parte di RFI o nell'ambito dei piani di mobilità cittadini o metropolitani.

Sotto questo aspetto la Toscana presenta una situazione già in linea con i piani nazionali, con i due scali connessi ai rispettivi centri città (stazione centrale) ed aree urbane - il Pisa Mover per il "Galilei", la tranvia per il "Vespucci", con prospettive di ulteriori connessioni ai sistemi su ferro nei rispettivi bacini di utenza primari (la piana per Firenze, la fascia costiera per Pisa).

RAM

Oltre ai 41 scali inseriti nel Piano Nazionale Aeroporti, ENAC ha individuato altre 23 infrastrutture minori, affidate alla gestione di ENAC Servizi, sulle quali sviluppare il progetto Regional Air Mobility (RAM), con l'obiettivo di sviluppare collegamenti tra territori periferici e principali città valorizzando piccoli scali di aviazione generale o con scarso traffico commerciale, tramite velivoli fino a 19 posti (per la Toscana sono ricompresi Arezzo e Siena, quest'ultimo già con le immanicabili assurde battaglie "contro" dei soliti comitati).

Al di là dell'intento di miglioramento della mobilità aerea, l'obiettivo del progetto è recuperare e migliorare infrastrutture aeroportuali periferiche, di proprietà demaniale e quindi pubbliche e dello Stato, che spesso versano in condizioni di degrado o vero e proprio abbandono facendone dei piccoli centri a servizio dei rispettivi territori con varie funzioni.

Atterrare a Firenze, Pisa e Bologna

Tra le maggiori contraddizioni di chi ancora contesta la nuova pista di Firenze sostenendo l'opzione zero (lasciare com'è lo scalo fiorentino per spostare la crescita del traffico a Pisa e Bologna) permane la totale inconsapevolezza del significato di tale spostamento sugli scali "alternativi" e della situazione di sorvoli e impatti che entrambi già hanno di per sé, a fronte di un progetto per il "Vespucchi" che col nuovo assetto di pista trasformerebbe lo scalo fiorentino da uno dei più critici ad uno a minore impatto nel panorama nazionale.

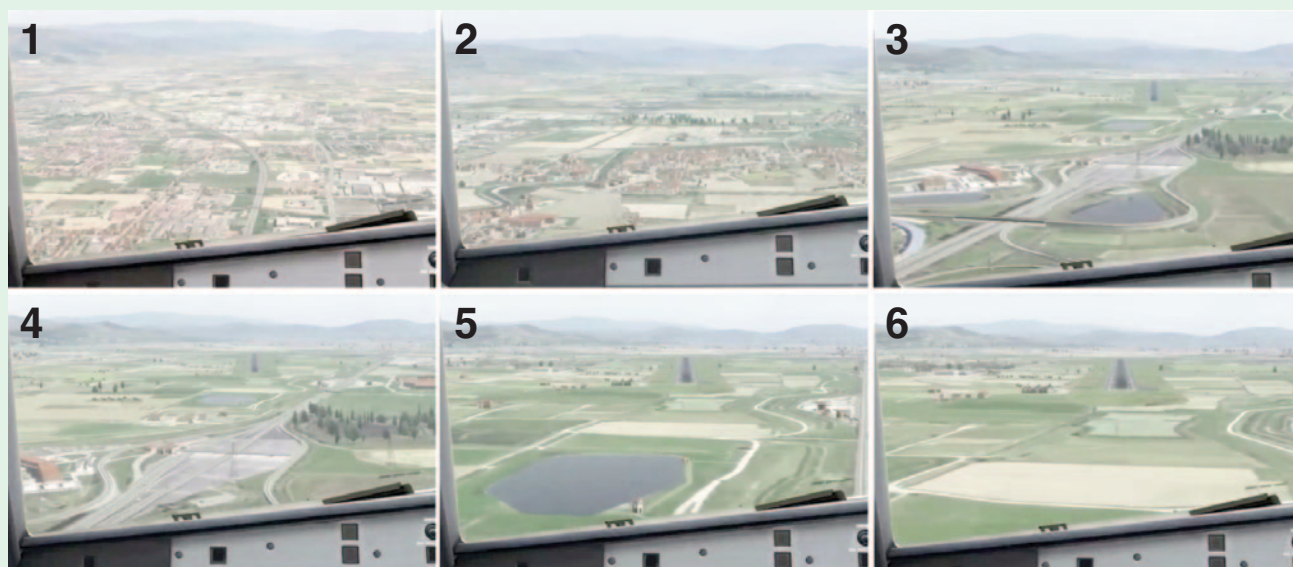
Firenze: atterraggio 05 (pista attuale)



Nelle immagini sopra la sequenza di atterraggio sull'attuale pista di Firenze (atterraggio 05), con la linea di discesa che si allinea alla pista in quota nella zona empoiese, sorvola i rilievi tra Scandicci e Lastra a Signa, la piana tra Scandicci e l'Arno, per raggiungere quote più basse

passato il fiume, in prossimità dello scalo (immagine 1), con il noto sorvolo per circa 2,2 km di abitato continuo sulle zone di Peretola e Quarracchi, tra 125 e 62 metri di altezza (immagini 2 e 3) e nell'ultimo tratto, l'autostrada A11, a circa 20 metri (immagine 4).

Firenze: atterraggio 11 (nuova pista)

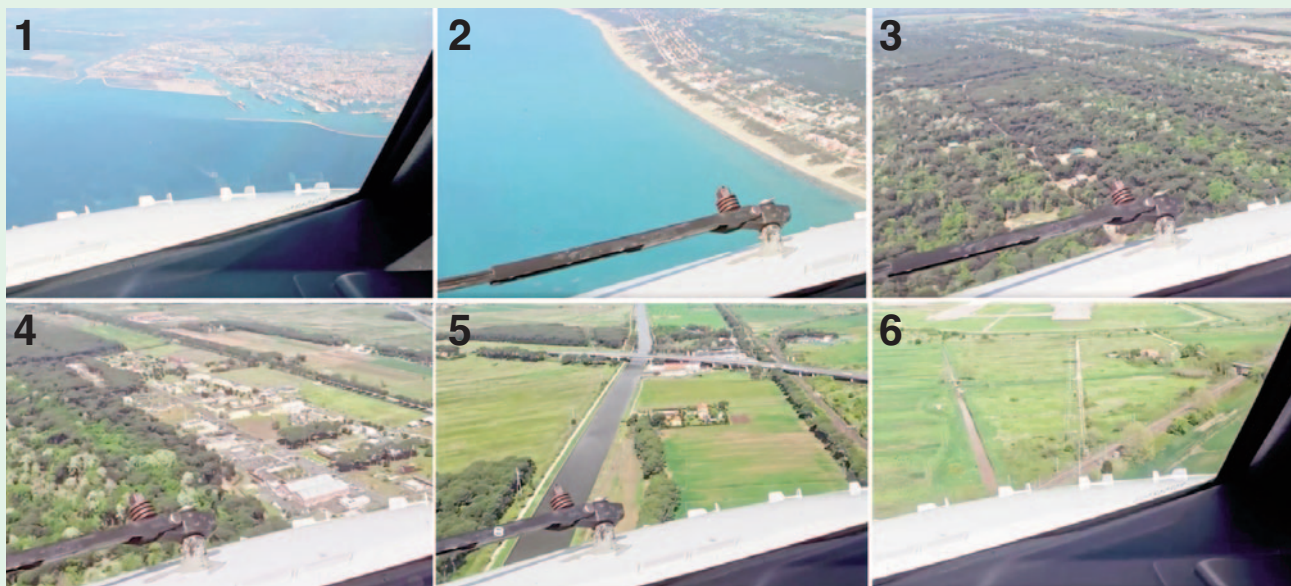


L'atterraggio sulla nuova pista (atterraggio 11) prevede l'allineamento in quota con la direttrice della pista nella zona di Pistoia, quindi la discesa sempre in quota sul territorio pratese (immagine 1), verso il territorio di Campi Bisenzio e poi di Sesto Fiorentino (immagine 2), in corrispondenza del tracciato autostradale dell'A11, raggiungendo quote

basse negli ultimi 2-3 km dalla pista (immagini 3-6), corrispondenti a un tratto di territorio sostanzialmente libero al fianco dell'A11, sorvolata a 90-100 metri di altezza (le immagini che simulano l'atterraggio sono tratte da un video creato dall'Associazione In Pista e presentato in occasione del Dibattito Pubblico sul masterplan nel 2022).

Atterrare a Firenze, Pisa e Bologna

Pisa: atterraggio 04 - Direttrice principale



La direttrice principale di atterraggio a Pisa (atterraggio 04) porta l'aereo ad allinearsi con la pista sul mare, in quota ed a circa 15 km dall'aeroporto, in corrispondenza dell'area marina protetta della Meloria, dopo il passaggio davanti a Livorno (immagine 1). L'ingresso sulla terraferma (immagine 2) avviene sulla zona del Calambrone e la discesa prosegue sull'area del parco Migliarino-San Rossore (im-

agine 3), sorvolando aree boscate, oasi naturali, attività ed insediamenti vari presenti nel territorio, compresa l'area della base di Camp Darby (4). Nel tratto finale, a quote via via più basse, sono sorvolate varie infrastrutture viarie e ferroviarie, il canale dei Navicelli (immagine 5) ed alcuni casolari con varie attività (ristorazione, impianti sportivi).

Pisa: atterraggio 22 - Direttrice secondaria



La direttrice di atterraggio secondaria (atterraggio 22, simulato nelle immagini sopra) dell'aeroporto di Pisa (utilizzata con vento da sud) prevede l'allineamento in quota sulla direttrice verso la pista sulla piana di Lucca (immagine 1), la discesa rettilinea verso i rilievi montuosi a nord della città di Pisa (immagine 2), sorvolati a quota relativamente bassa (immagine 3). Passati i rilievi, la discesa prosegue sulla piana tra San Giuliano e il margine nord della città (immagine 4),

che viene poi sorvolata da nord a sud per circa 3 km (immagine 5), passando sull'abitato e sui lungarni, fino all'edificio più prossimo al sedime aeroportuale (immagine 6) e sulla superstrada Firenze-Pisa-Livorno. Il sorvolo ancora più basso che interessava l'abitato tra la superstrada e il confine dello scalo è stato eliminato con l'abbattimento delle case del Borgo Cariola (44 abitazioni), completato nel 2016, nell'ambito dell'attuazione del masterplan.

Atterrare a Firenze, Pisa e Bologna

Bologna: atterraggio 12 - Direttrice principale



La direttrice principale di atterraggio a Bologna (atterraggio 12), prevede l'allineamento in quota con la direttrice della pista sul territorio tra Modena e Bologna, sorvolando in discesa la campagna lungo la via Emilia, incontrando borghi e infrastrutture varie (immagine 1), fino a interessare nell'ultimo chilometro dal confine aeroportuale l'edificato

del Bolognese nel comune di Calderara di Reno (immagini 2 e 3), con varie attività, residenze, tracciati ferroviari e stradali e lo "SkatePark", realizzato nel 2019 a circa 300 metri dalla testata pista, nel progetto di riqualificazione della zona, dal quale è ripresa la sequenza del passaggio di un Boeing 747 in atterraggio.

Bologna: atterraggio 30 - Direttrice secondaria



La direttrice secondaria di atterraggio a Bologna (atterraggio 30), utilizzata con vento da ovest o per ragioni di traffico, prevede una linea di discesa che sorvola l'intera città, da est a ovest, per circa 7 km, pas-

sando sull'area della stazione centrale, lo stadio, la Fiera, fino al sorvolo degli ultimi abitati a circa 900 metri dalla pista e nel tratto finale l'autostrada e la tangenziale.

Dialogo con Amerigo

In una surreale intervista al Giornale del Bisenzio dello scorso giugno anche Amerigo Vespucci è caduto inconsapevolmente nei soliti luoghi comuni frutto della mancata conoscenza della realtà e dei progetti dello scalo fiorentino. Nella replica qui sotto proviamo a spiegare anche al grande navigatore il significato delle opere previste per adeguare e far funzionare il Suo aeroporto.

LE RUBRICHE

Interviste Artificiali



Amerigo Vespucci

Amerigo Vespucci: «Firenze non ha bisogno di più aerei, ma di più futuro»

Amerigo Vespucci, nato a Firenze il 9 marzo 1454, è stato uno dei più celebri navigatori ed esploratori del Rinascimento. L'aeroporto di Firenze, la sua città natale, è dedicato a lui. Oggi, in questa intervista immaginaria, gli chiediamo cosa penserebbe del futuro dello scalo che porta il suo nome e della Firenze contemporanea.

Maestro Vespucci l'aeroporto di Firenze porta il suo nome. Ne è orgoglioso?

«È certamente un onore che il mio nome sia legato a una porta d'ingresso della città. Io fui navigatore ed esploratore, dunque il viaggio fa parte della mia storia. Tuttavia un nome non basta a giustificare un'opera. Occorre chiedersi se essa sia davvero utile alla comunità e quale prezzo comporti».

Lei è favorevole all'ampliamento dell'aeroporto?

«La domanda corretta è: Firenze ha davvero bisogno di un aeroporto più grande? Se l'ampliamento serve soltanto ad aumentare il numero dei voli e dei visitatori, allora nutro molti dubbi. Se invece fosse indispensabile per garantire collegamenti essenziali e sicuri, il ragionamento sarebbe diverso. Prima di costruire bisogna capire quale città si vuole diventare.»

Quindi non è una necessità assoluta?

«Assolutamente no. Nella mia epoca si partiva per conoscere mondi nuovi. Oggi sembra che si costruiscano infrastrutture senza chiedersi dove stiano conducendo. Ogni opera deve essere valutata non per prestigio ma per utilità, sostenibilità e impatto sul territorio».

Firenze ha bisogno di portare ancora più turisti?

«Passeggiando per le sue strade resterei

LE RUBRICHE

certamente meravigliato dalla fama universale che ha raggiunto. Ma vedrei anche una città affollata, dove talvolta sembra difficile distinguere la vita quotidiana dalla rappresentazione di sé stessa. Una città d'arte vive grazie ai visitatori, ma quando l'equilibrio si rompe il rischio è che i residenti diventino comparse nella propria casa».

Molti sostengono che Firenze si sia trasformata in una sorta di "mangifcio".

«Osserverei con preoccupazione una città che smette di produrre cultura e comincia soltanto a venderla. Firenze è stata grande perché era un luogo di studio, di lavoro, di artigianato, di commercio e di invenzione. Se diventa soltanto una vetrina per consumatori frettolosi, rischia di perdere la propria anima. Le città non possono vivere esclusivamente di turismo».

Alcuni ritengono che sarebbe meglio utilizzare maggiormente l'aeroporto di Pisa. Che ne pensa?

«Da navigatore ho sempre privilegiato l'efficienza delle rotte. Se esiste già una struttura capace di servire il territorio in modo sicuro ed efficace, sarebbe ragionevole valutarne il potenziamento prima di consumare nuovo suolo o creare ulteriori problemi. Le rivalità campanilistiche raramente producono buone decisioni».

Cosa direbbe a chi vuole l'aeroporto più grande a tutti i costi?

«Domanderei: per fare cosa? Per accogliere chi? Per quale modello di sviluppo? Quando una comunità è convinta che il proprio futuro dipenda soltanto dall'aumento dei voli, forse sta guardando troppo in basso. Il progresso non si misura contando gli aerei che atterrano».

Dal 2004 si sente ripetere che Firenze deve avere un aeroporto "degno della città"

«È una frase suggestiva ma vaga. Una città è degna di sé stessa quando offre qualità della vita ai residenti, tutela il proprio patrimonio, crea opportunità per i giovani e conserva la propria identità.

Un aeroporto può essere utile, ma non rende una città più grande o più importante. Firenze era ammirata nel mondo quando ancora non esistevano né aeroporti né aeroplani».

In conclusione, quale consiglio darebbe ai fiorentini?

«Non chiedetevi quale aeroporto meriti Firenze. Chiedetevi quale Firenze meritino i fiorentini. Le infrastrutture devono essere al servizio della città, non la città al servizio delle infrastrutture. Io ho attraversato oceani per scoprire terre nuove. Voi non smettete di esplorare il futuro, ma senza perdere la rotta della vostra identità».

Gent.mo Amerigo Vespucci,

Leggiamo sul Giornale del Bisenzio del 19 giugno che l'hanno disturbata dal suo riposo per tirarLa dentro l'antica polemica sull'aeroporto di Firenze (non antica quanto Lei, ma quasi...), polemica che non avrebbe proprio motivo di esistere su un tema come questo (ed infatti non è mai esistita e non esiste per nessun altro aeroporto del mondo). Sarà per la Sua lunga lontananza da Firenze (in quel di Siviglia e per i suoi lunghi viaggi), vediamo però che non ha un quadro proprio esatto dei termini della questione e - dobbiamo dirglielo - non esce da questa intervista con una gran figura.

Era già accaduto qualcosa di simile qualche decennio fa, quando un giornale fiorentino evocò per un'intervista sull'aeroporto di Firenze un altro personaggio, arrivato qualche secolo dopo di Lei e del quale forse avrà sentito parlare, Manfred Albrecht Freiherr von Richthofen, il "Barone Rosso", asso dell'aviazione del primo '900, ma che nonostante fosse in qualche modo del settore, anche lui non se la cavò granché nel dare giudizi sull'aeroporto di Firenze, che probabilmente dalla sua Germania non conosceva proprio.

Innanzitutto leggiamo che è orgoglioso dell'intitolazione a Lei dello scalo fiorentino: ne ha motivo, anche perché quando nel 1990 venne presa una cotale decisione (non La invitarono alla cerimonia?) vinse su colleghi di fama quali Lorenzo Il Magnifico e Dante Alighieri anch'essi in corsa per la nomina. Ma proprio per questo dovrebbe starle a cuore il modo in cui il Suo aeroporto accoglie i moderni viaggiatori.

Un aeroporto serve per far atterrare e decollare gli aerei, così come ai suoi tempi (anche oggi) le navi dovevano poter attraccare e ripartire dalle banchine dei porti. Non sappiamo se abbia mai visto (o Le sia mai arrivata notizia) di ciò che accade oggi nel Suo aeroporto, per le condizioni strutturali in cui è stato lasciato (unico caso al mondo) dalle origini dell'aviazione ad oggi. Con una pista inadeguata, corta, mal orientata rispetto agli ostacoli ed ai fenomeni meteorologici, oltreché inutilmente impattante su aree abitate un po' storiche, come la casa in cui visse la sua famiglia da quelle parti, un po' (tante) costruite lì anche dopo l'aeroporto (fino a qualche anno fa). Una pista che spesso e volentieri non permette proprio di atterrare e decollare, dirotta i viaggiatori lontano dalla meta, in altre città, spesso in altre regioni, costringe a lasciare a terra incolpevoli passeggeri allibiti e sconcertati dall'immagine che il Suo scalo dà della città e del territorio (che sono stati anche Suoi).

Sperare in uno scalo "degno" della città e del territorio (perché si chiama aeroporto di Firenze ma è aeroporto di riferimento di un'intera area metropolitana, compresi i comuni della piana, e di varie province toscane) non è un'affermazione vaga - come dice Lei un po' superficialmente - o uno stemma da mettersi sull'insegna comunale, ma volontà di risolvere tutte queste assurde disfunzioni che colpiscono viaggiatori e cittadini, ossia speranza prima o poi di poter atterrare e decollare normalmente anche nel Suo aeroporto. E per far questo serve realizzare il progetto della nuova pista che

Dialogo con Amerigo

è previsto e atteso (dagli anni '40 del secolo scorso...), di cui immaginiamo avrà sentito parlare, perché polemiche tanto assurde quali quelle imbastite su quest'opera sicuramente attraversano il tempo e lo spazio, ma che evidentemente non conosce nei reali contenuti ed effetti e probabilmente per questo finisce per essere coinvolto in considerazioni che non hanno fondamento. Pensi che con questo progetto, oltre a far funzionare l'aeroporto, sono previste opere per aumentare la sicurezza idraulica della piana, per migliorare le aree naturali, per realizzare concretamente porzioni del parco che dovrebbe caratterizzare una larga parte del territorio tra Firenze e Prato (se i comuni la smettessero di riempirlo di nuovi edifici...).

Se non l'ha fatto (immaginiamo di no), le consigliamo di dedicare un po' di tempo (non Le mancherà) a leggere la descrizione dei progetti del masterplan aeroportuale, per rendersi conto dei reali contenuti al di là di quello che si coglie per sentito dire o si legge nelle distorsioni da social (non sappiamo se sa cosa sono, per Sua fortuna alla Sua epoca non esistevano...).

Si renderebbe conto, ad esempio, che non c'è nessuna guerra campanilistica con Pisa nei progetti di Firenze (non c'è mai stata!), perché entrambi gli aeroporti, nei propri ruoli, sono necessari per la



Toscana e nessuno dei due, da solo, potrebbe servire adeguatamente la regione (per caratteristiche specifiche e limiti che entrambi hanno e manterranno). Si renderebbe conto anche che il progetto della nuova pista non ha a che vedere con il tema dell'overtourism (ai Suoi tempi non c'era, oggi è diventata un'ossessione), ossia con l'eccessiva pressione turistica su una Firenze già ingolfata di visitatori: quelli passano e continueranno a passare per gran parte da aeroporti come Pisa e Bologna, che sono "nidi" del low cost estremo alla Ryanair, là sovvenzionata proprio per generare sempre maggiori quantità di flussi, che poi arrivano a Firenze in bus o treno.

Il Suo aeroporto, e i relativi progetti, servono invece per supportare la storica funzione di Firenze (e della sua area) quale luogo di lavoro, artigianato, commercio, invenzione esattamente come auspica anche Lei, funzioni che nel 21° secolo (ma anche nel secolo scorso) hanno bisogno di efficienti collegamenti aerei e quindi di un aeroporto funzionale. Un aeroporto funzionale proprio al servizio della città e del territorio come

dovrebbe essere lo scalo a Lei dedicato.

Cari saluti dalla Toscana del 21° secolo.

Per l'aeroporto 50 anni fa

Ricordando ogni dieci anni l'iniziativa per l'aeroporto che nel 1976 mobilitò la città, siamo giunti quest'anno al 50° anniversario della Settimana Aviatoria Fiorentina. Per l'occasione proponiamo esattamente il testo che scrivemmo nel 2016, del tutto valido ed attuale oggi (purtroppo), con i dovuti aggiornamenti temporali.

"In attesa di sviluppi nelle attuali evoluzioni della vicenda aeroportuale, anche su questo numero estivo facciamo a un salto indietro nel tempo, questa volta di quarant'anni cinquant'anni, per ricordare un evento che animò allora Firenze ma che potrebbe anche essere attuale.

Quarant'anni Cinquanta anni fa, dal 27 giugno al 4 luglio 1976, si tenne a Firenze la Settimana Aviatoria Fiorentina, promossa dall'Aero Club "Luigi Gori" per richiamare l'attenzione di istituzioni e cittadini su Peretola e su quello che era rimasto del volo a Firenze dopo la vicenda del nuovo aeroporto di San Giorgio a Colonica cancellato dalla Regione Toscana due anni prima e i veti per ogni prospettiva di crescita anche per il piccolo scalo esistente. Per una settimana Firenze fu palcoscenico di iniziative di carattere aviatorio, tra il centro e l'aeroporto dove si tennero due manifestazioni aeree, una di apertura e una di chiusura, con l'esibizione di decine di velivoli (compresa la pattuglia acrobatica "Frecce Tricolori") che attirarono nella piana tra Firenze e Sesto Fiorentino decine di migliaia di persone sui



piazzali e sui prati dentro lo scalo e nelle strade attorno all'aeroporto. Sul piazzale erano esposti i due Yakovlev Yak-40 dell'Avioliquire che per molti anni, tra mille problemi, hanno rappresentato l'unica speranza di volo dell'area fiorentina.

Tra le presenze ricordiamo anche l'Aeronautica Militare che portò a Peretola uno storico Beechcraft C-45, allora ancora in uso, e un esemplare del nuovo Aeritalia G.222 in una delle prime apparizioni pubbliche, prima di entrare in flotta con la 46ª Brigata Aerea di Pisa.

L'iniziativa del 1976 riprendeva la tradizione delle settimane aviatorie che avevano animato a inizio secolo il primo campo di volo del Campo di Marte e in particolare quella svoltasi verso la fine degli anni venti per sostenere la causa dell'aeroporto di Firenze quando si prospettava la chiusura alle attività aeree del Campo di Marte, accerchiato dallo sviluppo urbanistico della città.

Avevamo già ricordato l'anniversario della Settimana Aviatoria Fiorentina dieci venti anni fa, nel 2006 (il trentennale), auspicando che si potesse ripetere un simile evento per dare una spinta alla causa dell'aeroporto e contare chi stava con la città ed il territorio e chi coltivava altri interessi (era da poco ritornato in gioco il progetto nuova pista). Ci auguriamo di non dover ricordare con lo stesso spirito il prossimo cinquantesimo sessantesimo anniversario del 2026 2036".



1986-2026: 40 anni di voli

Il 15 settembre 2026 ricorre il quarantesimo anniversario dalla ripresa definitiva dei voli di linea dal "Vespucchi", avviata il 15 settembre 1986 con il volo ATI per Milano Linate delle 7.10 (BM963, operato con gli allora nuovi ATR 42). Nella stessa mattina seguì il volo per Milano Malpensa, quindi il 1° ottobre per Roma Fiumicino. Il 29 marzo 1987 ci fu il primo volo di linea internazionale, l'Air France da Parigi (operato da Brit Air con Saab 340), seguito dalla rotta stagionale per Pisa/Bastia di Transavio (aprile), Nizza di Air Littoral (giugno), quindi Monaco e Parigi di Alitalia (agosto), Monaco di Lufthansa (ottobre) e Lugano di Crossair (dicembre). Tra settembre e dicembre 1986 i passeggeri transitati furono 21.034. Nel 1987, primo anno di piena operatività, furono raggiunti i 71.208 passeggeri. La crescita continua del traffico, compatibilmente con le note criticità ed i limiti infrastrutturali dello scalo, ha portato al superamento del milione di passeggeri nel 1997, 2 milioni nel 2014, 3 milioni nel 2023 e probabilmente i 4 nel 2026.



ARCHIVIO IAROSSI



ALESSANDRO SIGNORINI

Tra i vettori che hanno operato voli di linea sul "Vespucchi" in questo 2026 c'è anche Airidea, nuova compagnia regionale genovese. Lo scalo fiorentino era stato inserito nel programma di voli con la rotta da Genova sulla base di un sondaggio per le destinazioni nazionali preferite dall'utenza ligure, ma è stata operata per ora solo con un paio di rotazioni in giugno. Airidea utilizza al momento un Saab 340 dell'ucraina Air Urga (nella foto a sinistra), in attesa di mettere in servizio dei BAE Jetstream 32 dell'olandese AIS Airlines.

Brussels Airlines è al momento l'ultimo vettore ad aver iniziato ad impiegare saltuariamente il nuovo Airbus A320neo sullo scalo fiorentino, sulla rotta da Bruxelles (foto al centro) ordinariamente operata con Airbus A319.



BRUSSELS AIRLINES

Volotea è il vettore protagonista del "Vespucchi" per il 2026, con il potenziamento della propria base sullo scalo fiorentino, aperta nel 2023. Da settembre viene aggiunto un secondo Airbus A319 e aperte sei nuove rotte (Berlino, Oviedo, San Sebastian, Siviglia, Strasburgo e Valencia), per un totale di 18 destinazioni servite nel corso dell'anno, tra annuali e stagionali.



TOSCANA AEROPORTI

Aeroporto

Anno 30 - Numero 3
N° progressivo 116 - Luglio-Settembre 2026

Notiziario trimestrale dell'Associazione
"Valentino Giannotti" per lo Sviluppo
dell'Aeroporto di Firenze

Direttore responsabile: Marco Iarossi
Redazione: Marco Iarossi, Sergio Iarossi

Autorizzazione del Tribunale di Firenze
n° 4710 del 24/7/1997



Associazione "Valentino Giannotti" per
lo Sviluppo dell'Aeroporto di Firenze

www.associazione-aeroporto-fiorenze.it
Email assogiannotti@gmail.com