



In ricordo di Giorgio Morales

«La nuova pista dell'aeroporto di Firenze prima o poi ci sarà, ne sono convinto, perché non può non esserci un'opera così utile e di buon senso, ma io non riuscirò a vederla».

Ogni volta che ci incontravamo per parlare delle vicende infinite dell'aeroporto fiorentino Giorgio Morales, ormai da diversi anni, ripeteva questa battuta, tra l'ironia che gli era propria e la consapevolezza un po' sconsolata dell'incertezza che ha sempre accompagnato le sorti dello scalo di Firenze. Ogni volta si replicava che, di fronte alle cose che vedevamo ancora accadere e non accadere in questa vicenda, nessuno poteva dire quando qualcuno avrebbe potuto veder realizzato qualcosa.

Quella battuta purtroppo è diventata realtà, troppo presto, lo scorso fine novembre, quando Giorgio ci ha lasciato. Non ci vedevamo da un po', per la situazione generale che stiamo ancora vivendo, e negli ultimi tempi ci eravamo sentiti per commentare amaramente l'ennesima fase di stallo in cui era stata ricacciata di nuovo la questione (questa volta a colpi di cavilli e "giustizia" amministrativa), dopo essere arrivati al punto più vicino mai raggiunto per la realizzazione della nuova pista. Un'involuzione che aveva rialimentato lo sconforto e che ora appare ancora più amara, perché in questo momento la pista avrebbe potuto e dovuto essere in realizzazione e per Giorgio sarebbe stato per lo meno possibile aver visto partire i cantieri e con essi avviata a soluzione una questione per cui si era speso per tutta la vita di amministratore.

Giorgio Morales non era particolarmente appassionato di aviazione. Lo ripeteva spesso, lo ha scritto anche su questo notiziario. Ogni volta che poteva prendeva il treno. Ma da amministratore responsabile era sempre stato consapevole della necessità irrinunciabile di uno scalo aereo adeguato a Firenze e nell'area fiorentina, co-



me doveva essere naturale e scontato e com'era per qualunque altra città.

Una delle situazioni che più volte ci teneva a raccontare della sua esperienza di sindaco nella prima metà degli anni '90 del secolo scorso, era tutta la difficoltà che aveva, tra imbarazzo e sgomento, nel dare spiegazioni a chi gli chiedeva come fosse possibile che una realtà come Firenze non avesse un aeroporto adeguato. E succedeva di continuo, rappresentando Firenze ospite in qualche altra città italiana o estera o accogliendo in Palazzo Vecchio capi di Stato o altre personalità da tutto il mondo, che quasi sempre avevano avuto difficoltà logistiche nel raggiungere la città, o a chi si informava prima di tutto della dotazione aeroportuale per scegliere o meno Firenze come

location per grandi eventi congressuali o di altro tipo o per l'insediamento nel nostro territorio di un grande marchio o di una qualche attività internazionale.

Di passi avanti l'aeroporto naturalmente ne ha fatti, molti e decisivi anche allora, e poi successivamente e fino ad oggi. Ma sempre riassetando quel che c'era e c'è (pista e il resto) per gestire il presente, perennemente in attesa di poter veder concretizzarsi il progetto risolutivo con la nuova pista e un futuro adeguato per lo scalo.

Lasciata la carica di sindaco, nel 1996 Giorgio Morales dette vita a quest'associazione, della quale è stato sempre presidente, per proseguire l'azione di sostegno alla causa dell'aeroporto, andata così avanti per un quarto di secolo e raccontata per 24 anni sulle pagine di questo notiziario. Al presidente Giorgio Morales e all'amico Giorgio non possiamo che dedicare questo ultimo numero del "giornalino". Lo facciamo ripercorrendo quanto di concreto poté contribuire a realizzare negli anni da sindaco di una rara coalizione compatamente e convintamente favorevole all'aeroporto, ma anche ribadendo ciò che ancora oggi attende attuazione.



Non convegni o dibattiti, ma progetti e cantieri

Nei saluti delle istituzioni che si sono tenuti alla scomparsa dell'ex-sindaco di Firenze c'è stato l'impegno a portare avanti i progetti per la città ai quali Giorgio Morales aveva lavorato e nei quali credeva, alcuni dei quali sono ora (o dovrebbero essere) in fase di realizzazione o in attesa di avvio, a cominciare naturalmente dalla soluzione del nodo aeroporto. Sicuramente questo è il miglior modo per ricordare Giorgio, ma ci permettiamo di auspicare che ciò possa avvenire concre-



tamente, con l'avvio di progetti e di cantieri e non con la riapertura di dibattiti o convegni per discutere della questione, sulla quale anche Giorgio - possiamo assicurare - da tempo si era definitivamente stancato di parlare. Il modo migliore per ricordare l'ex-sindaco è quindi quello di ripartire col percorso verso la nuova pista e arrivare ad aprire il relativo cantiere, mostrando anche un po' più di determinazione e convinzione nel voler raggiungere l'obiettivo.

L'Associazione "Valentino Giannotti" ha organizzato un primo ed unico convegno, all'inizio della sua esistenza, per presentare l'iniziativa e fare il punto della situazione con enti aeroportuali e rappresentanti delle istituzioni su ciò che a quel momento (gennaio 1997) era in corso o in progetto e ciò che si prospettava per il "Vespucci" oltre il 2000. A quel convegno seguì la nascita del notiziario "Aeroporto" (primo numero nell'ottobre 1997) per seguire, raccontare e commentare con continuità la questione, pubblicato per 24 anni. Nel 2013, dal materiale prodotto da allora, è nato il contenitore informativo del sito Internet, con il relativo blog e pagina Facebook.

Promemoria masterplan e nuova pista da realizzare

Ricordiamo i due numeri speciali del notiziario pubblicati nel 2020 dedicati a documenti e contenuti del masterplan 2014-2029 che aveva concluso tutti gli iter approvativi e autorizzativi: **Aeroporto n. 92** (riprodotto qui a fianco), con una cartellata di immagini di studi e progetti inerenti ogni aspetto della questione che era stato affrontato e risolto nelle procedure svolte; **Aeroporto n. 91**, contenente l'elenco di oltre 2.000 documenti prodotti dall'inizio della procedura VIA nel 2015 alla conclusione della Conferenza dei Servizi nel 2019. I numeri sono liberamente scaricabili dal sito dell'Associazione.

Ricordiamo anche che la nuova pista di Firenze può essere considerata il progetto aeroportuale con il più alto grado di necessità ed utilità nel panorama nazionale e internazionale, non solo per la necessità di colmare carenze per infrastrutture ancora mancanti che nessun altro scalo presenta, ma per



l'entità dei benefici anche ambientali che comporta il diverso assetto dell'infrastruttura di volo. Benefici non riscontrabili in alcun altro progetto per piste di volo (nuove o potenziate), improntate per gran parte o in tutto a creare nuova capacità e nuovo traffico, quali sono ad esempio le nuove piste in iter per Catania e Roma Fiumicino o l'ipotesi di terza pista per Venezia, o gli allungamenti e potenziamenti di piste in atto a Olbia, Foggia, Salerno, in iter a Parma, previste a Pescara, o quelli attuati negli ultimi anni a Bari, Lamezia Terme, Taranto o Venezia (entrambe le piste esistenti), in qualche caso per cercare poi traffico disposto a usarle.

Un progetto come la nuova pista di Firenze, più di tante altre opere infrastrutturali, dovrebbe quindi vedere il pieno sostegno di tutti i livelli di governo, toscani e romani, ed essere compreso in piani e dispositivi di rilancio delle infrastrutture e di accelerazione di iter e procedure.

Sì al vero sistema aeroportuale, no a guerre e campanilismi deteriori

In tutto il suo percorso amministrativo, da sindaco di Firenze e poi da presidente dell'Associazione "Valentino Giannotti", Giorgio Morales non ha mai detto o scritto una parola contro un altro aeroporto, auspicando sempre che si potesse creare in Toscana una vera logica di sistema tra gli scali di Firenze e Pisa. C'è sempre stata la consapevolezza che nessuno dei due scali, da solo, avrebbe potuto servire adeguatamente la regione, per situazioni e criticità che entrambi presentano e mantengono; che una regione importante come la Toscana non potesse avere un unico aeroporto (tutte le principali regioni hanno più di uno scalo, anche fino a tre o quattro, e continuano a potenziarli); che uno scalo distante come Pisa (ma anche Bologna) non poteva essere soluzione funzionale per l'area fiorentina.

Serviva (e serve) quindi adeguare e far funzionare lo scalo di Firenze e serve l'aeroporto di Pi-



sa, che per tutte le vicende aeroportuali toscane del lontano passato era (e resta) l'infrastruttura aeroportuale più grande della regione, è essenziale per la costa e la Toscana occidentale, è necessario per le tipologie di voli che lo scalo di Firenze comunque, per le dimensioni che manterrà anche nel nuovo assetto di pista, non potrà svolgere (per spazi e quindi necessità di selezionare il traffico), secondo quella differenziazione di ruoli che sta in ogni atto di pianificazione regionale e nazionale.

Ricordare l'ex sindaco Morales, per le istituzioni toscane, dovrebbe significare quindi anche costruire davvero un sistema aeroportuale regionale, concretizzando i masterplan previsti in entrambi gli scali e respingendo sul nascere gli incredibili, irresponsabili campanilismi deteriori e le dichiarazioni di guerra unilaterali che si stanno rianimando in questi mesi e che davvero non dovrebbero avere spazio in una regione civile.

Aeroporto 1990-1995

Ogni aeroporto "vivo", a servizio di realtà e territori che esprimono importante domanda di traffico, richiesto da utenti, vettori e operatori, costruisce e gestisce il presente, progetta il domani e pianifica il dopodomani. Con questo spirito l'amministrazione di Palazzo Vecchio guidata dal sindaco Giorgio Morales intraprese tra il 1990 e il 1995 ogni azione possibile per migliorare l'aeroporto "Vespucci" nel suo presente assetto dopo la tornata di polemiche e veti politici che avevano caratterizzato il decennio precedente e in particolare la seconda metà degli anni '80, bloccando di nuovo il percorso verso progetti risolutivi.

Lo scalo veniva dalla definitiva ripresa dell'attività di linea (settembre 1986), dopo gli interventi infrastrutturali minimi necessari a tale avvio condotti negli anni precedenti, ma anche dalla parabola del progetto della nuova pista "parallela all'autostrada" che la società di gestione appena costituita (la SAF, nel 1984) aveva immediatamente riproposto (nel 1987, con uno degli innumerevoli progetti dell'architetto Luciano Nustrini), consapevole che fosse (allora com'è sempre stata) la soluzione necessaria per dare il migliore assetto all'esistente scalo di Peretola risolvendone le criticità strutturali, operative e ambientali (per la cronaca era un progetto di pista 12/30, esattamente come la nuova pista oggi nel masterplan in attesa di attuazione). Progetto sostenuto dall'allora sindaco Massimo Bogianckino, presentato, studiato, valutato, apprezzato e, ovviamente, insabbiato a colpi di "niet" per l'attiva opposizione (e divisione) nella forza politica di maggioranza della regione e, in quella fase, del governo cittadino (PCI e dintorni) e delle solite opposizioni campanilistiche, localistiche e variamente interessate a intralciare, dietro il solito alibi del falso ambientalismo, qualunque soluzione aeroportuale per l'area fiorentina.

L'impegno convinto e concreto dell'amministrazione guidata da Giorgio Morales consentì tra il 1990 e il 1995 la realizzazione di molti progetti che posero le basi per la vita e la crescita dello scalo arrivata fino ad oggi.



ARCHIVIO JAROSKI



ARCHIVIO JAROSKI

In alto: l'ingresso dell'aerostazione originaria, ristrutturata a metà anni '80 ed in uso fino al 1992. Sopra: la vecchia torre di controllo, riammodernata nei primi anni '90 e rimasta in funzione fino al 2004.

Soluzione nuova pista che in quell'occasione fu fatta svanire, dopo circa tre anni di dibattiti, anche nella riproposizione teorica di una soluzione migliore di un nuovo aeroporto da ricercare nella piana tra Firenze, Prato e Pistoia, riapprodata a San Giorgio a Colonica quale ipotetica migliore collocazione (come negli anni '60) e archiviata di nuovo nel cestino, dopo essere timidamente apparsa nello strumento urbanistico intercomunale prodotto allora (Schema Struttu-

rale Area Metropolitana 1990).

Alle fine degli anni '80, quando Giorgio Morales divenne per la prima volta sindaco (ottobre 1989, in sostituzione di Bogianckino dimessosi per ragioni di salute), e con l'inizio degli anni '90, lo scalo fiorentino, nonostante le difficoltà che gli venivano costruite attorno, stava comunque crescendo nel traffico e nell'interesse dei vettori nazionali e internazionali, per la naturale attrattiva di Firenze e della sua area e la conseguente forte domanda di traffico fino ad allora repressa da mancanza di offerta e servizi. Il tutto grazie alla disponibilità e diffusione di nuovi velivoli (turboelica e primi jet regionali) capaci di operare sulla mini-pista fiorentina (allora di 1.400 metri), pur con le limitazioni che anch'essi dovevano subire per l'assetto della pista stessa (dimensione, orientamento) e l'incidenza su di essa di ogni minimo evento meteorologico.

La scelta, a quel punto, fu quindi quella di costruire e gestire intanto il presente, facendo ciò che era possibile con quel che si aveva: migliorare un po' la pista 05/23, allungandola al massimo allora consentito dagli spazi disponibili, per massimizzare anche i benefici ambientali del noto concetto "più pista meno rumore" per i territori sorvolati in prossimità dello scalo; dotare la pista di bretella di rullaggio (indispensabile per l'assetto pista-piazzali esistente a livello funzionale, ma anche ambientale, facilitando la movimentazione dei velivoli a terra); creare un sistema di aerostazione e piazzali, strumentazioni e servizi quantomeno adeguati a gestire il crescente traffico e assecondare come possibile il grande interesse che c'era da parte di tutti i maggiori vettori europei per lo scalo dell'area fiorentina.

Ciò si delineò in quegli anni con il primo piano generale per il riassetto dello scalo ("Piano di sviluppo aeroporto di Firenze Peretola") che era stato messo a punto, da SAF e Civilavia (oggi ENAC). Piano che in



ARCHIVIO JAROSKI



Nei primi anni '90 si consolida il passaggio dai turboelica che avevano ridato vita allo scalo nella seconda metà degli anni '80 (foto a sinistra) ai jet regionali, grazie soprattutto al BAe 146 "Jumbolino" (foto a destra) adottato da molti vettori per i servizi su Firenze, determinando una forte crescita dei passeggeri e l'incremento delle destinazioni raggiungibili dall'"Amerigo Vespucci".

Aeroporto 1990-1995

realtà, al di là del titolo, non era tanto un programma di sviluppo propriamente detto, ma un insieme di opere per colmare le tante carenze di uno scalo come quello di Firenze che per le vicende consumate nei decenni precedenti non aveva mai visto i miglioramenti e adeguamenti che avevano invece interessato gli scali di ogni altra importante città (ma anche di attrattiva ben inferiore a quella fiorentina) ed era arrivato agli anni '90 del secolo scorso in condizioni strutturali e operative ancora di minimi termini.

Approvazione in consiglio

Proprio l'approvazione del piano predisposto da Civilavia fu uno dei primi atti della nuova giunta Morales insediatasi nel luglio 1990, una giunta di pentapartito con l'allora PCI in posizione di opposizione e che vedeva tra gli assessori un giovane Eugenio Giani, che collaborò strettamente col sindaco per arrivare ai miglioramenti dello scalo su cui lavorarono per tutta la durata della consiliatura, al fianco della SAF, che in quell'arco di anni vide il passaggio della presidenza da Nicola Cariglia a Valentino Giannotti e quindi a Riccardo Bicchi).

Il piano, approvato in consiglio comunale il 26/11/1990 (favorevoli DC, PSI, PSDI, PRI, PLI, MSI, Lista Pensionati, contrari PCI, Verdi, CPA), prevedeva l'allungamento della pista a 1.800 metri effettivi (in due fasi, 250+150 metri), la costruzione di due bretelle di rullaggio (a est per l'aviazione commerciale e a ovest per l'aviazione generale), del nuovo piazzale di sosta ad ovest della pista, l'ampliamento del terminal, del piazzale di sosta esistente e varie altre opere.

L'impegno di quella giunta 1990-1995 portò a risultati significativi (ricordati più avanti) ma fu un lavoro molto difficile per l'opposizione a qualunque cosa si provasse a fare da parte del partito all'opposizione a Firenze ma alla guida in Regione, Provincia di Firenze e Comune di Sesto Fiorentino, in una sorta di assedio del capoluogo regionale, e dei soliti soggetti perennemente impegnati nella loro lotta continua all'esistenza di un aeroporto a servizio dell'area fiorentina: dopo aver alimentato l'assurda guerra alla nuova pista erano quindi ripartiti con la guerra anche alla pista esistente, strumentalizzando ancora i cittadini di Peretola e Sesto Fiorentino



L'evoluzione dell'aerostazione principale dello scalo fiorentino. Dall'alto in basso: aspetto della struttura in funzione fino al 1992; l'aerostazione durante i lavori di riqualificazione e ampliamento; l'aspetto finale al termine dell'intervento nel 1994 visto dall'esterno e dall'interno dello scalo.

dopo averli raggirati e condannati a tenersi i voli sugli abitati con l'assurda battaglia al riorientamento della pista che avrebbe eliminato per sempre, già da allora, tali sorvoli.

Anche quel piano minimale che aveva avuto subito il via libera dal Comune di Firenze ebbe quindi vita difficile e varie opere non videro la luce. Su tutte le due principali ai fini della funzionalità dei voli: l'allungamento della pista e la realizzazione delle bretelle di rullaggio. Le bretelle, successivamente tradotte nel progetto (rimasto sulla carta) della sola bretella lato est, non sono state mai realizzate. Per la pista si arrivò al faticoso Accordo di programma del 2/9/1991 tra Regione, Provincia di Firenze, Comuni di Firenze e Sesto Fiorentino su un allungamento "politico" limitato ai primi 250 metri, che limitava in proporzione i miglioramenti attesi per lo scalo (operativi e ambientali). Un accordo e un taglio (ingiustificato) che il Comune di Firenze dovette subire ed accettare: il sindaco Morales molte volte raccontando quel passaggio - anche sulle pagine di questo notiziario - ricordava come di fronte alla scelta obbligata che gli si impose tra allungare di 250 metri o di zero metri scelse i 250 metri.

Ma anche dopo tale accorciamento dell'allungamento le resistenze non si placarono e l'intervento rimase ancora bloccato per anni e vide la luce solo nella successiva consiliatura, nel 1996, e solo grazie al potere decisionale dell'allora Prefetto di Firenze Francesco Berardino nell'ambito delle opere programmate su Firenze in occasione del vertice dei capi di Stato europei che si tenne nel capoluogo toscano quell'anno. A quel punto gli ostacoli pretestuosamente usati per anni per bloccare l'intervento - la deviazione di un tratto del canale di cinta orientale, l'interramento di un tratto dell'elettrodotto che passava in prossimità della testata nord della pista, il tratto sestese della nuova strada Mezzana-Perfetti Ricasoli - furono superati, i lavori realizzati in poche settimane e il "Vespucchi" riuscì ad avere per lo meno la pista di 1.650 metri, raggiungendo sostanzialmente la dimensione attuale, tra autostrada A11 e canale.

Cantieri e inaugurazioni

Tra polemiche e ostacoli di ogni tipo, gli anni tra il 1990 e il 1995 riuscirono ad essere comunque anni di cantieri continui e passaggi impor-

Aeroporto 1990-1995

tanti per la vita e il futuro dello scalo fiorentino. Nessun'opera che necessitasse di passaggi e approvazioni oltre il Comune di Firenze ebbe vita facile: più volte, anche in quegli anni, il caso aeroporto di Firenze fece notizia a livello nazionale per la singolarità delle opposizioni toscane che sembravano voler respingere investimenti e progetti; più volte Civilavia dovette minacciare le revoca di finanziamenti se dalla nostra regione non fossero arrivate le autorizzazioni di competenza toscana; non si contano le missioni che anche il sindaco dovette fare a Roma per tenere stretti tali finanziamenti e assicurare organi e enti statali sulla volontà preponderante della città di andare avanti per avere un aeroporto migliore; si tenne perfino un vertice con ministri venuti a Firenze per sbrogliare la situazione. E molti obiettivi, per quanto fu possibile, furono raggiunti.

Il primo atto concreto che si finalizzò fu un'opera che doveva anticipare l'avvio del piano Civilavia, ossia l'**aerostazione SAF**, definita allora provvisoria, pensata, progettata e realizzata dal gestore dello scalo per poter proseguire l'attività aeroportuale nelle fasi di realizzazione del piano più complessivo che avrebbe interessato anche il piccolo terminal esistente utilizzato fino ad allora. Il progetto partì e venne completato in breve tempo, grazie anche alle strutture prefabbricate e modulari che furono impiegate, e nel dicembre 1992 la struttura (2.000 mq su due livelli) fu inaugurata, accogliendo arrivi, partenze, uffici e servizi.

Nel frattempo erano partiti gli iter per la ristrutturazione e ampliamento dell'**aerostazione principale**, promossi da Civilavia, che poterono così iniziare e concludersi anch'essi, con inaugurazione tenutasi nel dicembre 1994 del terminal rinnovato di 3.300 mq su due livelli. Come spesso accade, l'opera arrivata a compimento "inseguendo" l'evoluzione del traffico, pur assicurando per la prima volta una più adeguata veste allo scalo, risultò subito insufficiente. Quella che doveva essere l'aerostazione provvisoria divenne quindi già da allora parte integrante del sistema dell'area terminale del "Vespucci", così com'è attualmente dopo innumerevoli adeguamenti e ampliamenti effettuati negli anni entro gli spazi disponibili nel sedime esistente. Il tutto in attesa di un vero nuovo terminal delineato più volte da allora e oggi ricompreso nel



ARCHIVIO JAROSKI



ARCHIVIO JAROSKI



ARCHIVIO JAROSKI

Sopra, dall'alto in basso: area di cantiere della nuova aerostazione SAF, al fianco della vecchia palazzina dell'Aeronautica Militare (sullo sfondo); l'ingresso dell'aerostazione appena completata nel 1992; l'aerostazione vista dal piazzale aeromobili. Sotto: il parcheggio di fronte all'aerostazione principale, inaugurato nel dicembre 1994, in contemporanea con la linea bus diretta dell'ATAF n° 62 tra l'aeroporto e la stazione centrale.



ARCHIVIO JAROSKI

masterplan in attesa di attuazione.

Assieme agli interventi per le aerostazioni, negli stessi anni si arrivò finalmente anche alla realizzazione del primo **parcheggio auto** dedicato all'aeroporto, nell'area antistante il rinnovato terminal principale e inaugurato nel dicembre 1994 in concomitanza con lo stesso terminal. Lo scalo che aveva ripreso l'attività di linea in pianta stabile dal 1986 per otto anni era andato avanti senza parcheggio, con utenti e operatori costretti a soluzioni fai da te lungo via del Termine o nei pochi spazi disponibili tra i vari edifici. A quel punto anche questa pecca fiorentina era superata, con la nuova area di sosta da 636 posti, rapidamente realizzata (come cantiere) grazie alla collaborazione tra Comune di Firenze, SAF e Fondiaria, proprietaria dei terreni utilizzati. Il parcheggio fu dotato fin da subito anche di parcheggio per biciclette, ma il suo utilizzo non fu granché possibile per la mancanza (tuttora) di percorsi ciclabili che consentissero di raggiungere in sicurezza l'aeroporto.

In concomitanza con l'inaugurazione del terminal principale e del parcheggio, nel dicembre 1994, dopo immancabili dosi di problemi e polemiche, fu inaugurato anche il **collegamento ATAF** diretto tra l'aeroporto e il centro di Firenze (stazione Santa Maria Novella) con la linea dedicata n° 62. Un altro tassello per la normalizzazione dello scalo, integrato nella rete del trasporto pubblico cittadino.

Altra opera essenziale nell'assetto dello scalo, di allora, presente e futuro, che si concretizzò in quegli anni fu la realizzazione del **piazzale di sosta ovest**, dalla parte opposta del terminal rispetto alla pista, l'unica area libera disponibile entro il sedime esistente dello scalo. Doveva servire come piazzale per l'aviazione generale ma visto il mancato ampliamento previsto del piazzale est, lato terminal, per la costrizione del sedime aeroportuale entro il confine lungo via del Termine, divenne importante anche per l'aviazione commerciale. Ma soprattutto era una delle opere essenziali per consentire l'insediamento a Firenze della base tecnica di Alisarda, che nel 1991 aveva iniziato ad operare sullo scalo fiorentino con la sua flotta di BAe 146 e su quel piazzale doveva realizzare il proprio hangar. Probabilmente proprio per questo anche tale opera subì intralci

Aeroporto 1990-1995

e ritardi di ogni tipo nelle autorizzazioni toscane, facendo nuovamente notizia nazionale per l'assurdità della vicenda, ma alla fine si arrivò alla realizzazione, che precedette l'inaugurazione dell'hangar Meridiana del maggio 1993.

Intanto, negli stessi anni, altre situazioni andarono sistemandosi o definendosi per lo scalo, che intanto nel 1990 aveva assunto la **denominazione ufficiale** di "Amerigo Vespucci", superando nel "ballottaggio" Lorenzo Il Magnifico e Dante Alighieri. Nell'aprile 1992 si risolse la questione del **servizio antincendio**, lasciato dall'Aeronautica Militare e che doveva essere preso in carico dai Vigili del Fuoco. Anche questa vicenda, pur essendo un passaggio normale e dovuto tra organi dello Stato, non fu semplice e si risolse grazie all'impegno dell'allora sottosegretario al ministero degli Interni Valdo Spini, con il "Vespucci" che vide l'insediamento del nuovo presidio antincendio dello scalo, con uomini, strutture e mezzi dedicati, come ogni altro importante aeroporto civile nazionale.

Con l'inizio del 1993 il "Vespucci" divenne **aeroporto doganale**, consentendo per la prima volta la gestione delle merci, trattate in un primo nucleo di strutture e uffici ricavati nei pochi spazi disponibili. Tale passaggio fu seguito, nel maggio dello stesso anno, dall'avvio di un primo servizio dedicato di corriere aereo, operato da DHL con Metroliner della IFS con una rotta da Bergamo, hub italiano del gruppo. Un servizio che ebbe vita breve per eccesso di successo: l'entità della domanda richiedeva uno sviluppo del volo con l'impiego di velivoli a maggiore capacità non compatibili con la pista fiorentina ancora in attesa di allungamento, quindi il servizio fu trasferito su altri scali (come avvenne successivamente per il tentativo di TNT). L'attività merci sul "Vespucci" permase e si sviluppa, ma limitatamente alle stive dei normali voli passeggeri e per i "voli gommati", ossia merci trasferite via terra su camion e gestite in aeroporto.



ARCHIVIO IAROSSE

Uno dei componenti dell'ILS mobile utilizzato nel 1993 per le prove di sito sull'aeroporto di Firenze.

Negli stessi anni anche l'Azienda Autonoma Assistenza al Volo (oggi ENAV) aveva avviato un piano di interventi su **appareati e strumentazioni** dello scalo. Dal 1992 venne rifatto, ammodernato e riqualificato il complesso di sala radio, apparecchi e antenne del sistema TBT (terra-bordo-terra), aggiornato il VOR-DME, smantellati i vecchi tralicci del-

l'NDB. Nel 1993, in prospettiva dell'allungamento della pista, furono avviate le prove di sito per il sistema di atterraggio strumentale ILS, tramite un apparato mobile appositamente portato a Firenze, con esito positivo ma con installazione definitiva che dovette ritardare anni in attesa che l'allungamento fosse realizzato. Venne anche studiato come installare un sentiero luminoso ridotto (SALS) nei pochi spazi disponibili sulla testata pista verso l'autostrada. Nello stesso periodo l'AAAV dette il via al piano d'investimento per il nuovo blocco tecnico, con la nuova torre di controllo, ed effettuò le verifiche per il funzionamento e l'installazione del radar, interventi completati in anni successivi.

Operazione Alisarda

Come ricordato, nel 1991 partirono in forze i voli Alisarda dallo scalo fiorentino, dove comunque il gruppo sardo era già presente dal 1987 con la sussidiaria Avianova e i suoi ATR 42. Prima iniziarono le rotte nazionali (dall'1/7/1991) ancora sotto il marchio Alisarda, quindi quelle europee (dal 1/9/1991) col nuovo nome di Meridiana.

Proprio il clima favorevole assicurato dall'allora amministrazione comunale di Firenze favorì lo sbarco nel capoluogo toscano del gruppo presieduto dal principe Karim Aga Khan, che individuò nella nostra città il luogo ideale sul continente dove sviluppare un proprio polo di attività dopo l'insediamento storico in Costa Smeralda. Operazione che prevedeva come snodo essenziale la creazione della base fiorentina della compagnia aerea, fondata nel 1963 sullo scalo di Olbia Venafiorita (poi trasferita nel 1974 sul nuovo aeroporto di Olbia "Costa Smeralda") e che naturalmente qui doveva fare i conti con le condizioni strutturali e operative del "Vespucci".

Da una parte la ricerca dell'aereo adatto a operare intanto sulla pista esistente, in attesa dei miglioramenti annunciati, con la rinuncia ai Canadair CRJ200



ARCHIVIO IAROSSE



A sinistra: l'hangar Meridiana appena completato, affacciato sul nuovo piazzale ovest dell'aeroporto di Firenze. A destra: inaugurazione dell'hangar Meridiana l'11 maggio 1993. Al centro del tavolo il sindaco Giorgio Morales tra il presidente SAF Valentino Giannotti e l'amministratore delegato di Meridiana Franco Trivi; ai lati, verso sinistra il direttore di aeroporto Alberto Basile e l'assessore ai Trasporti della Regione Toscana Enno Ghiandelli; verso destra il sindaco di Sesto Fiorentino Carlo Melani.

Aeroporto 1990-1995



che erano stati inizialmente opzionati ma inadatti alla pista fiorentina, e il successivo acquisto dei più costosi BAe 146, aerei unici per la capacità di operare su piste corte e penalizzate e, allora, per l'estrema silenziosità dei motori rispetto a tutti gli altri jet in circolazione. Dall'altra parte il piano di adeguamento dello scalo predisposto da Civilavia e SAF e appoggiato dal comune di Firenze, sul quale Alisarda

prefigurò le sue attività su Firenze.

Il sindaco Morales fu pieno protagonista di quest'operazione aiutando l'attuazione dell'investimento portato sul nostro territorio, con innumerevoli incontri con lo stesso Aga Khan e con l'amministratore delegato di Alisarda Franco Trivi, sia a Firenze sia in Sardegna (raccontati in prima persona varie volte anche sulle pagine di questo notiziario) e con una piena sintonia di intenti. Fu così possibile raggiungere l'obiettivo, con i passaggi già ricordati che portarono Alisarda a insediarsi in città, con la creazione di 150 posti di lavoro, e poi come Meridiana a dare un impulso decisivo al traffico dello scalo fiorentino (passato dai circa 167.000 passeggeri del 1990 ai

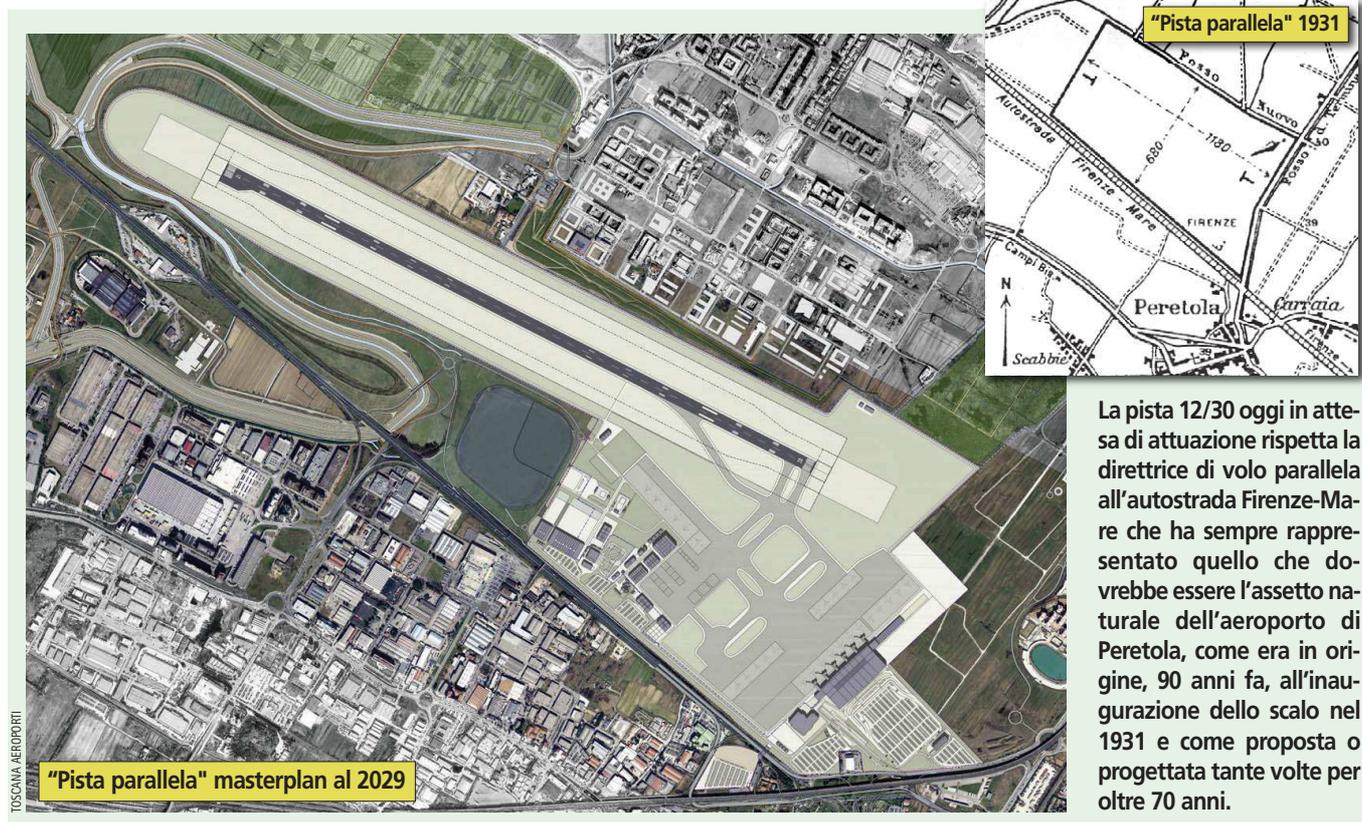
798.000 del 1995) divenendone per tanti anni vettore di riferimento, pur dovendo sempre fare i conti con i problemi irrisolti dello scalo e le sue conseguenti disfunzioni operative, che per quanto limitate dagli interventi migliorativi possibili erano destinate a rimanere fino al permanere dell'esistente assetto di pista 05/23.

Nuova pista

La gestione dell'esistente attuata in quegli anni per dare allo scalo una minima dotazione di strutture e servizi, ricordata fin qui, non fece comunque mai venir meno la consapevolezza di quella che sarebbe stata e doveva essere (prima o poi) la soluzione di pista necessaria per l'aeroporto localizzato nella piana tra Firenze e Sesto Fiorentino, ossia la pista "parallela all'autostrada", che avrebbe risolto anche il problema dei sorvoli sugli abitati e che, anche per questo fine, avevano riprovato a fare il sindaco Bogianckino e la SAF. In quei primi anni '90 non ci furono le condizioni politiche per riproporla, ma non mancò occasione per parlarne in sede nazionale ed anche allora il sindaco Morales poté raccogliere la disponibilità del Governo a supportare progetti necessari e risolutivi per la questione, se e quando dalla Toscana ci fosse stata la volontà di chiederli e sostenerli. Una disponibilità che il Governo d'altra parte ha sempre espresso (anche con la nota offerta di un nuovo aeroporto e, più volte, proprio della nuova pista) e che peraltro non aveva motivo di ne-

gare nell'ambito dei piani che hanno sempre interessato tutto il sistema aeroportuale nazionale. Disponibilità però non colta, in una regione troppo spesso autolesionista e unica in Italia nella capacità di respingere progetti e finanziamenti aeroportuali.

Fu quindi poi naturale, per l'ex-sindaco **Giorgio Morales**, tornare ad appoggiare il progetto nuova pista quando da metà anni 2000 fu riproposto dal gestore dello scalo, divenuto intanto ADF, ed entrò poi per la prima volta negli obiettivi della pianificazione regionale. Un appoggio espresso tramite l'azione dell'Associazione "Valentino Giannotti" che Morales aveva fondato nel maggio 1996 proprio per mantenere in qualche modo vivo l'impegno che aveva portato avanti da sindaco, e intitolata alla memoria di **Valentino Giannotti**, ex-presidente SAF con cui aveva collaborato preziosamente, scomparso proprio pochi mesi prima. Associazione che aveva avuto tra i promotori anche l'architetto **Luciano Nustrini**, storico progettista di soluzioni aeroportuali per Firenze, e che intendeva raccogliere il testimone del precedente Comitato per l'Aeroporto di Firenze-Prato, fondato nel 1982 e guidato per dodici anni da **Giorgio Bonsi**, fino al momento della sua scomparsa nel 1993 dopo una vita dedicata alla causa dell'aeroporto. In particolare proprio alla causa del progetto nuova pista "parallela all'autostrada" che Bonsi, pilota e ingegnere aeronautico, aveva sostenuto dagli anni '40 del secolo scorso.



La pista 12/30 oggi in attesa di attuazione rispetta la direttrice di volo parallela all'autostrada Firenze-Mare che ha sempre rappresentato quello che dovrebbe essere l'assetto naturale dell'aeroporto di Peretola, come era in origine, 90 anni fa, all'inaugurazione dello scalo nel 1931 e come proposta o progettata tante volte per oltre 70 anni.

TOSCANA AEROPORTI

DATI DI TRAFFICO 2020

	passeggeri		movimenti		cargo (ton)	
	20/19	20/19	20/19	20/19	20/19	20/19
Firenze	669.487	-76,7%	13.409	-62,9%	471,5	+163,9%
Pisa	1.315.066	-75,6%	16.750	-60,9%	12.995,9	-0,1%

Fonte: Assaeroporti

Bilancio 2020, prospettive 2021

Non ha gran senso delineare bilanci del traffico nell'anno che si è chiuso ed è impossibile fare previsioni su cosa accadrà quest'anno, vista l'incertezza ancora presente per l'andamento della pandemia e delle relative vaccinazioni che per ora continuano a condizionare gli spostamenti. I dati di traffico del "Vespucchi" nel **2020** comunque, pur crollati come in tutti gli aeroporti del mondo (dati nella tabella sopra), ci presentano uno scalo che ha mantenuto la posizione del 2019, con il 19° posto per traffico passeggeri tra i 40 scali italiani ricompresi nella statistica di Assaeroporti. Dati determinati dai primi due mesi normali (gennaio e febbraio), dalla chiusura dello scalo nel primo lock down (14 marzo-4 maggio), dalla relativa ripresa alla riapertura e nell'estate ed alle successive risospensioni di molti voli nei mesi autunnali e nell'inverno. Guardando comunque ai voli, il 2020 ha visto in positivo il ritorno a Firenze di Luxair, con il collegamento stagionale da Lussemburgo, con avvio slittato dal 30 marzo al 15 giugno, e il potenziamento della rete di Air Dolomiti con i nuovi voli nazionali per Bari, Cagliari, Catania e Palermo inaugurati alla fine del primo lock down. Gli effetti della crisi generale hanno invece portato alla perdita di Eurowings, che effettuava il volo da Dusseldorf e doveva riprendere quello da Stoccarda ma che ha dismesso dalla flotta i Dash 8 (che impiegava su Firenze) ed ha quindi cancellato la presenza sul "Vespucchi". Perso anche il nuovo volo Air Serbia da Belgrado, che doveva partire il 6 giugno, inizialmente confermato, poi rientrato nei tagli di operativo indotti dalla crisi.

Il traffico del **2021**, oltre che dall'evoluzione della pandemia, sarà condizionato anche dalla lunga chiusura dello scalo per lavori alla pista e nell'area circostante, inizialmente programmato dal 1° febbraio al 20 marzo, poi prolungata (al momento in cui scriviamo) al 1° aprile, che ha portato alla cancellazione dei voli di linea che stavano operando, oltre che di vari charter e del movimento di aviazione generale. Sul fronte voli comunque, oltre alla ripresa di quasi tutti i vettori e i voli che già operavano su Firenze (destinazione che resta sempre tra le più richieste appena si delinea la possibilità di riapertura degli spostamenti), è previsto l'avvio del nuovo vettore italiano Ego Airways con i voli per Bari, Brindisi, Catania, Lamezia Terme, e il nuovo volo estivo di British Airways da Southampton. Tutto ovviamente ancora condizionato dall'andamento della situazione sanitaria.

Assaeroporti: passeggeri 2020

1	Roma Fiumicino	9.830.957
2	Milano Malpensa	7.241.766
3	Bergamo	3.833.063
4	Catania	3.654.457
5	Venezia	2.799.688
6	Napoli	2.779.946
7	Palermo	2.701.519
8	Bologna	2.506.258
9	Milano Linate	2.274.202
10	Cagliari	1.767.890
11	Bari	1.703.130
12	Roma Ciampino	1.621.159
13	Torino	1.407.375
14	Pisa	1.315.066
15	Verona	1.040.555
16	Olbia	1.023.964
17	Brindisi	1.016.571
18	Lamezia Terme	961.718
19	Firenze	669.487
20	Alghero	536.716
21	Treviso	463.679
22	Genova	397.191
23	Trieste	209.115
24	Trapani	185.581
25	Lampedusa	176.233
26	Pescara	173.156
27	Ancona	150.678
28	Reggio Calabria	108.538
29	Comiso	91.161
30	Perugia	77.260
31	Cuneo	53.694
32	Crotone	53.593
33	Rimini	50.159
34	Parma	25.054
35	Salerno	11.925
36	Bolzano	6.561
37	Brescia	3.874
38	Grosseto	2.605
39	Taranto	278
40	Foggia	0



Al momento in cui chiudiamo questo numero sono in corso i lavori di manutenzione della pista esistente 05/23 dell'aeroporto di Firenze. Lo scalo è stato chiuso il 1° febbraio, con riapertura programmata per il 1° aprile. Sono previsti interventi di rifacimento della pavimentazione della pista, delle strip di sicurezza, della segnaletica orizzontale e dei dispositivi luminosi.

Aeroporto

Anno 25 - Numero 1
N° progressivo 94 - Gennaio - Marzo 2021

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-firenze.it
Email assogiannotti@gmail.com