

## Ottobre 1929: uno, nessuno e centomila, gli aeroporti di Firenze

di Gabriele Taddei (Università di Firenze)

[Le parole *evidenziate* nel testo rinviano a link esterni elencati in fondo alla pagina]

La notizia non è di quelle che interessino direttamente i più. Al massimo stuzzica le fantasie dei pazzi volanti amici del **Magrini**, soddisfatti di poter avere nel prossimo futuro una struttura più adeguata. E solletica i pruriti dei proprietari fondiari della zona, lieti di vedersi espropriare improduttivi paduli vicino al borgo di Peretola. Perché la scelta è fatta: il 1° ottobre 1928 il Consiglio Provinciale ha annunciato la decisione di realizzare un nuovo aeroporto in località Cipresso del Nistro, nei pressi della costruenda **autostrada Firenze-Mare**.

Non che la città fosse stata fino ad allora priva di un suo campo di volo. Se già dal finire del XVIII secolo – dopo l’ascensione aerostatica di **Luder** – palloni e mongolfiere s’erano innalzati da ogni dove, fin dal secondo decennio del Novecento il grande Campo di Marte era stato impiegato come superficie adatta al decollo delle nuove macchine più pesanti dell’aria.

La prima *Settimana aviatoria di Firenze*, del resto, data al 28 marzo 1910. Il più noto **Circuito aereo di Brescia**, prima iniziativa del genere in Italia – alla quale hanno assistito testimoni del calibro di **D’Annunzio** e **Kafka** –, si è concluso da appena quattro mesi. La manifestazione fiorentina non ha, in verità, un pubblico tanto rinomato. Eppure ad accomodarsi sulle tribune che il comitato organizzativo ha innalzato nei pressi di via Campo d’Arrigo – prezzo 5 lire –, ad assieparsi sulle impalcature abusive erette lungo la Settignanese – esborso 10 centesimi – accorre, grazie a speciali corse del *tranvai*, un folto pubblico di cittadini. Lo spettacolo vale sia l’incomodo che il costo del biglietto: i piloti francesi Cordonnier e Rougier, gli italiani Faccioli e Cobianchi s’innalzano con le loro traballanti macchine volanti a qualche decina di metri compiendo ampie virate sul cielo dell’aerodromo. E c’è chi, come il belga Van den Born, accetta persino di trasportare occasionali passeggeri.

Il successo di pubblico giustifica il bis. Ma la nuova manifestazione avrà carattere agonistico. Dal 7 al 4 maggio 1911 si tengono infatti le *Gare dell’aria di Firenze*. Anche il pubblico vanta qualche blasone in più: oltre a un giovane **Curzio Malaparte**, che descriverà l’evento nel suo *Fughe in prigione*, presiede la competizione S.A.R. **Vittorio Emanuele III** accorso in città per posare la prima pietra dell’erigenda **Biblioteca Nazionale**. Il premio – 4000 lire a colui che decollando dal Campo di Marte virerà attorno alla torre di Palazzo Vecchio tornando al via – se lo aggiudica il francese Tabuteau. Ma il vero eroe della manifestazione è nostrano: Manissero, che nella quinta giornata del raduno compie una memorabile trasvolata Firenze-Prato conquistando uno speciale trofeo.

Il **conflitto Italo-Turco** prima e la **Grande Guerra** poi distolgono i temerari volatori dalle iniziative sportive. Ma dopo il temporale, sarà proprio un pilota fiorentino tempratosi nei cieli del Carso a rilanciare l'attività volativa dal Campo di Marte. Vasco Magrini, congedatosi dalla 75<sup>a</sup> Squadriglia caccia, investe tutti i suoi risparmi nell'acquisto di tre vecchi residuati bellici. Attorno a lui ed a queste macchine nasce il primo nucleo di quello che sarà poi l'**Aeroclub di Firenze**. Tra i più assidui frequentatori, oltre al sismologo padre Alfani, direttore dell'**Osservatorio Ximeniano** e ideatore di uno strumento altimetrico, anche il progettista **Antonio Mattioni**, realizzatore di un insolito aeroplano ad elica intubata che si candida a buon titolo quale embrionale attuazione della propulsione a getto.

Nel frattempo, le manifestazioni aviatorie presso il Campo di Marte si susseguono a ritmi più o meno regolari. L'ultima, del 18 maggio 1930, durante la quale – innanzi a **Mussolini** e al ministro dell'Aeronautica **Balbo** – si allineano 140 apparecchi, è tenuta allorché i lavori per la pista di Peretola sono ormai quasi conclusi.

La realizzazione della nuova infrastruttura, che si inserisce nel fervore urbanistico col quale la Firenze del federale **Pavolini** si dota della **stazione di S. Maria Novella** e di uno **stadio comunale** da erigersi al posto del vecchio aerodromo, è in effetti sostenuta da un duplice, convergente, interesse. Da un lato quello del **regime fascista**, attento a patrocinare l'attività aviatoria quale eccezionale strumento di propaganda. Dall'altro quello degli operatori commerciali cittadini, attratti dall'idea di inserire Firenze nella trama delle sempre più numerose **linee aeree** nazionali ed internazionali. E infatti, inaugurato il 4 giugno 1931, l'aeroporto diviene immediatamente scalo per gli Junkers della compagnia Transadriatica, che, avendo avviato da qualche mese la tratta giornaliera Roma-Firenze-Venezia, si era inizialmente rassegnata ad impiegare il destituendo aerodromo di Campo di Marte.

Il successo iniziale di Peretola non ne lascia affatto presagire il suo tribolato futuro: appena due anni dopo, con l'avvio della nuova rotta Roma-Venezia-Monaco, quella facente scalo a Firenze è soppressa. E il neonato aeroporto rimane sede del solo Aeroclub, saltuaria mèta dei corsi premilitari di **volo a vela** e base operativa di un piccolo reparto addestrativo della **Regia Aeronautica** montato su placidi biplanini **Caproni Ca. 100**. Del resto, sono le esigenze della nuova Forza Armata a mantener vivo l'interesse sull'impianto fiorentino: destinata al perfezionamento degli ufficiali piloti, la **Scuola di applicazione** – edificata nel 1937 presso le Cascine – avrebbe dovuto massicciamente impiegare Peretola come base operativa per le attività di volo. Così si provvede ad adeguare la pista agli standard promossi da Balbo. Il manto erboso lascia il posto ad una striscia di bitume di 1000 metri per 60 che, inizialmente prevista parallela all'autostrada, viene invece realizzata con orientamento nord-sud. Inserita sì nel letto dei venti dominanti, ma fatalmente indirizzata verso le incumbenti pendici di monte Morello.

Lo scoppio della **guerra**, costringendo la Regia Aeronautica a preoccuparsi di ben più pressanti questioni belliche, impedisce che tra la Scuola e l'aeroporto si realizzi quel connubio che avrebbe forse riempito di rombanti aeroplani la pista fiorentina. La quale peraltro, lontana dai fronti, non diviene neppure sede operativa di reparti combattenti. Almeno fin dopo l'**armistizio**, quando ad avvalersene saranno tuttavia gli squadroni delle aeronautiche alleate. E proprio alla No.1 Special Force britannica viene assegnato il tenente **Furio Lauri** che, con un piccolo **Fiesler Storch Fi. 156**, partendo per lo più da Peretola e atterrando in campi di fortuna preparati dai partigiani, infiltra oltre la Linea Gotica informatori britannici e ne esfiltra piloti anglo-americani abbattuti.

Solo la ricostruzione postbellica sembra offrire all'aeroporto la possibilità di divenire, finalmente, uno scalo commerciale di rilievo. Ma il rilancio balbetta. È il 15 aprile 1947 e a Peretola atterra nel suo volo inaugurale uno degli otto Douglas DC 3 acquistati dalla neonata compagnia **Aerea Teseo**. Le ambizioni sono tante: la fiorentinissima società (ne è fondatore l'avvocato **Adone Zoli**, già attivo nella resistenza cittadina, intimo di **La Pira**, e futuro Presidente del Consiglio) intende gestire i collegamenti con Torino, Milano, Venezia, Genova, Bologna, Roma. Ma se gli aeroplani quotidianamente decollano, non altrettanto fanno gli affari. E quando il 20 febbraio 1948 un DC 3 della compagnia precipita nel Livornese, la Teseo viene messa in liquidazione. Peretola torna ad essere un aeroporto senza aeroplani, se si eccettuano i pochi addestratori Fiat G. 46 della ribattezzata Scuola di Guerra Aerea e l'unico Piper del pur attivo Aeroclub.

Il fatto è che una pista di soli 1000 metri, puntata dritta dritta verso un monte di 900, priva di hangar e infrastrutture idonee, non attira affatto i molti vettori che, proprio in quegli anni Cinquanta, si disputano le principali rotte del traffico commerciale.

Per superare l'*impasse*, nel 1955, si provvede a nominare una specifica commissione. Nel bailamme di proposte, ne emergono di concrete e di ardite. C'è chi, come Magrini, ora consigliere comunale nelle fila del MSI, sostiene la necessità di realizzare la pista parallela all'autostrada pensata fin dalle origini; chi, come l'ingegnere Nustrini, afferma sia preferibile edificare un nuovo scalo sull'altra riva dell'Arno, presso l'Osmannoro; chi infine, come l'ingegnere Becciani, propone nientemeno che la realizzazione di un aeroporto sulla vetta debitamente spianata della Calvana. Nonostante le posizioni fra loro discordanti del PCI fiorentino e di quello pratese, tra tutte le opzioni una sembra destinata a concretizzarsi: trasferire lo scalo 10 km più a ovest, presso Sant'Angelo a Lecore, località che – si dice – offre notevoli potenzialità per lo sviluppo di un nuovo aeroporto continentale.

Ma il tempo trascorre e Peretola, nel frattempo, langue, passando dai 2.000 movimenti annui del 1947 alla decina del decennio successivo, garantiti esclusivamente dal piccolo vettore Aertirrena impegnato in voli stagionali per l'Elba.

Poi, inaspettata, la svolta: nel 1964, senza che sia stato fatto alcunché per migliorare l'aeroporto esistente, l'Aero Trasporti Italiani decide di collegare Firenze con Roma, Milano e Venezia. L'assenza di segnalazioni luminose e le dimensioni della pista impongono alla compagnia di operare unicamente in condizioni di visibilità e di imbarcare su ogni volo solo 38 passeggeri dei 44 trasportabili dai suoi Fokker 27. Il rilancio, comunque, parte da qui. Perché l'aeroporto di Sant'Angelo – nonostante i finanziamenti stanziati dal piano aeroportuale nazionale del 1971 – non si farà mai. A causa, principalmente, delle obiezioni sollevate da alcuni comuni della piana e da chi teme per le conseguenze sul concorrente scalo di Pisa. E allora Peretola continuerà ad essere l'aeroporto di Firenze, dalla cui pista decolleranno gli aeromobili delle varie società che, a partire dal 1978, decideranno di operare da e per la città di Dante: prima la Avioliigure; poi l'Aligiulia; infine le grandi compagnie di bandiera, l'Alitalia, l'Air France, la Lufthansa, la Crossair e la Sabena. Allettate anche dai lavori di adeguamento dello scalo che nel 1985 comportano l'installazione di un impianto per l'avvicinamento strumentale, la realizzazione di una prima vera aerostazione per i viaggiatori e un allungamento della pista di 300 metri. Apparentemente una soluzione tampone, se ancora si valuta l'opportunità di trasferire altrove l'aeroporto (e dopo Sant'Angelo, il PCI fiorentino sostiene Agliana) o piuttosto di edificare la pista parallela all'autostrada (come invece propongono PSI e PSDI).

Gli studi di fattibilità commissionati di volta in volta dal Comune, da Civilavia, dalla Società Aeroporto Fiorentino (nata nel 1984 per gestire i servizi aeroportuali) si accumulano l'uno sull'altro, sostenendo in modo alterno le due diverse opzioni. A fronte di questa insanabile aporia, si continua ad allungare la pista esistente portata a 1.650 metri nel 1990, quando si realizza anche un'ulteriore aerostazione provvisoria in attesa del completamento di quella definitiva. Sono lavori promossi grazie allo stimolo di un nuovo e intraprendente vettore, **Meridiana**, già Alisarda, che elegge l'aeroporto di Peretola, ora ribattezzato **Amerigo Vespucci**, a propria base operativa. A questa compagnia si deve il grande boom dello scalo, che proprio negli anni '90 diventa il terzo in Italia per destinazioni raggiungibili. Un traguardo conseguito faticosamente, attraverso vicende complesse che hanno alimentato aspre contrapposizioni e generato speranze sovente disattese. Un traguardo, peraltro, oggi messo in dubbio dalla grande crisi globale che suggerisce a Meridiana, in un programma di riassetto generale, di dismettere parte delle proprie infrastrutture fiorentine. Il futuro dello scalo è così oggi legato alla progettata "pista parallela convergente" sostenuta dall'Ente Nazionale Aviazione Civile ed al piano elaborato dal Ministero dello Sviluppo Economico che individua in Peretola uno dei 13 "aeroporti strategici" della Penisola.

### Letture di approfondimento:

- R. Baldini, *Firenze il cielo racconta. Storia di uomini e macchine volanti*, Firenze, Edizioni Medicea, 1993.
- M. Delfiol, *Aerea Teseo. Storia di una compagnia aerea fiorentina*, Roma, Gan, 2008.
- M. Palla, *Firenze nel regime fascista (1929-1934)*, Firenze, Olschki, 1978, pp. 291-363.
- G. Potestà, *Istituto di Scienze militari aeronautiche. L'architettura di Raffaello Fagnoni per la Scuola di applicazione aeronautica – Scuola di guerra aerea*, Firenze, Polistampa, 2006.
- *L'aeroporto di Firenze. Prospettive di sviluppo ed effetti sul sistema economico regionale*, a cura di G. Martini, Milano, Angeli, 1998.

### Elenco dei link in ordine di citazione (il loro funzionamento è verificato il 1° ottobre 2012):

- [Note biografiche su Vasco Magrini](#)
- [Giornale Luce \(1933\): "Un'altra grande opera del Regime. Da Firenze al Tirreno l'autostrada è aperta. L'inaugurazione alla presenza di S.E. Guidi – Buffarini"](#)
- [L'associazione aerostatica toscana commemora Giovanni Luder](#)
- [Note sul circuito aereo di Brescia](#)
- [Note biografiche su Gabriele D'Annunzio](#)
- [Note biografiche su Franz Kafka](#)
- [Storia del tranvai a Firenze](#)
- [Note biografiche su Curzio Malaparte](#)
- [Note biografiche su re Vittorio Emanuele III](#)
- [Note storiche sulla Biblioteca Nazionale Centrale di Firenze](#)
- [Scheda sulla Guerra Italo-Turca del 1911](#)
- [Sito informativo sulla Grande Guerra](#)
- [Sito dell'Aeroclub di Firenze](#)
- [Giornale Luce \(1934\): "Come si registra un terremoto. L'Osservatorio Ximeniano dei Padri Scolopi a Firenze"](#)
- [Note biografiche su Antonio Mattioni](#)
- [Note biografiche su Benito Mussolini](#)
- [Note biografiche su Italo Balbo](#)
- [Profilo di Alessandro Pavolini](#)
- [Giornale Luce \(1935\): "Firenze. La nuova stazione ferroviaria di S. Maria Novella"](#)
- [Note biografiche su Pier Luigi Nervi, progettista dello stadio comunale](#)

- [Scheda sul fascismo](#)
- [Giornale Luce \(1931\): Trimotori in trasferimento da Milano a Roma sorvolano Firenze](#)
- [Note sul volo a vela](#)
- [Giornale Luce \(1931\): “A Firenze esperimenti di volo con alianti”](#)
- [Scheda sulla Regia Aeronautica](#)
- [Il Caproni Ca. 100 del Museo Storico dell'AMI, presso Vigna di Valle, restaurato nella livrea di un esemplare in forza alla scuola di volo di 1° periodo dell'aeroporto di Firenze-Peretola](#)
- [Scheda informativa sull'Istituto di Scienze Militari Aeronautiche dell'AMI \(già Scuola di Applicazione della Regia Aeronautica\)](#)
- [Scheda informativa sull'impegno della Regia Aeronautica nella seconda Guerra Mondiale](#)
- Vari *Giornali Luce* sulla Scuola di applicazione aeronautica nel parco delle Cascine [01](#) – [02](#) – [03](#) – [04](#) – [05](#) – [06](#)
- [Scheda informativa sull'armistizio italiano dell'8 settembre 1943](#)
- [Note biografiche su Furio Lauri](#)
- [Il Fieseler Storch di Furio Lauri oggi conservato presso il Museo Storico dell'Aeronautica Militare di Vigna di Valle](#)
- [La Settimana Incom \(1947\): “Un volo della Aerea Teseo decolla da Peretola”](#)
- [Note biografiche su Adone Zoli](#)
- [Note biografiche su Giorgio La Pira](#)
- [Note storiche sulla compagnia Meridiana](#)
- [Profilo di Amerigo Vespucci](#)

**Come citare questo articolo:** Gabriele Taddei, *Ottobre 1929: uno, nessuno e centomila, gli aeroporti di Firenze*, in "Portale Storia di Firenze", Settembre 2012, <http://www.storiadifirenze.org/?temadelmese=ottobre-1929-uno-nessuno-e-centomila-gli-aeroporti-di-firenze>