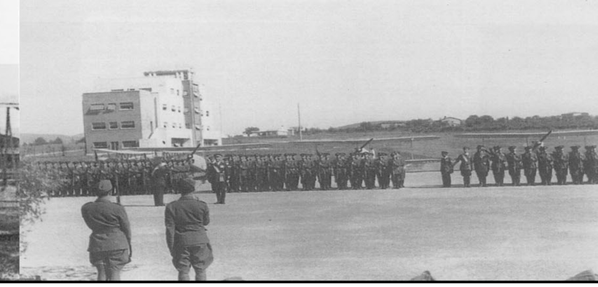
L'Aeroporto oggi
L'area Terminal è attualmente costituita da un edificio di circa 400 mq, ad un solo piano, con ingresso all'area delle partenze ed uscita dall'area arrivi, distribuite su di un unico fronte.
Il Terminal è dotato di una hall partenze (28 mq), un'area check-in con tre banchi (25 mq), una zona per il trattamento bagagli (25 mq), un'area imbarco comprensiva dei varchi di sicurezza (60 mq), una sala per la riconsegna bagagli e hall arrivi (50 mq). Un'area di circa 110 mq è destinata agli uffici della Società di gestione.
I piazzali di sosta si collocano ad Ovest della pista ed hanno una superficie complessiva di circa 10.000mq (Apron Nord – fino a tre aeromobili ATR72) e 8.000mq (Apron Sud – destinato ad aeromobili di Aviazione Generale).
In base alle attuali normative lo scalo è idoneo alle operazioni di traffico commerciale.

Programma per il potenziamento infrastrutturale
Nel 2003 è stata realizzata la prima fase di potenziamento infrastrutturale. Attualmente la pista di volo è di mt. 1393 e dopo la realizzazione della seconda fase prevista tra la fine del 2007 ed il 2008, sarà di mt. 1498.
E' già stata ampliata l'area di sosta riservata agli aeromobili ed è stata realizzata la strada perimetrale. Le operazioni suddette consentiranno l'utilizzo dell'infrastruttura aeroportuale con maggiori margini di operatività. Inoltre il progetto iniziale è stato integrato con la realizzazione, in prossimità delle due testate pista, di spazi che consentiranno ulteriori margini di sicurezza ai velivoli.
L'aeroporto ha inoltre potenziato le attrezzature di sicurezza dotandosi di un impianto per l'allontanamento dei volatili e di un ulteriore mezzo antincendio.

Complesso strutturale quasi ultimato dell'aeroporto Siena-Ampugnano

Veduta ravvicinata dall'aereo della zona hangar con vari tipi di aerei schierati



1942 Cerimonia del giuramento degli allievi del corso "Rondine"

Storia dell' Aeroporto.
L'Aeroporto di Ampugnano venne realizzato verso gli inizi degli anni '30 ed assunse subito una rilevante importanza strategica sia per la istituzione di una scuola di pilotaggio militare di rilevanza nazionale, denominata "Rondine", sia per l'effettivo utilizzo per gli scopi operativi e strategici nel periodo di riferimento. Anche nel corso dell'ultimo conflitto costituì, nelle diverse situazioni che si verificarono al momento, un punto di riferimento fondamentale per tutte le forze contrapposte e, fortunatamente, non subì rilevanti danni nelle proprie strutture fondamentali.
Una volta terminata la guerra alcuni volenterosi, con in testa il Comandante Pilota Gianfranco Fagnani, istituirono una Scuola per piloti civili che permise, nel corso degli anni e decenni successivi, a molti senesi di conseguire il brevetto di pilota che costituì, per non pochi di essi, un fondamentale trampolino di lancio per soddisfacenti e, talvolta, folgoranti carriere nei vari settori civili e militari dell'Aeronautica.
Attorno alla metà degli anni '60 i principali Enti senesi, con la Camera di Commercio facente da capofila, cominciarono ad ipotizzare per l'Aeroporto di Ampugnano uno sbocco operativo che potesse comprendere anche una attività di tipo commerciale oltre a quella puramente didattica.
Fu subito fatto un primo passo fondamentale con il passaggio di tutto il complesso aeroportuale dal Demanio Militare, cui fino ad allora apparteneva, al Demanio Civile. Questa operazione di "smilitarizzazione" permise di potersi immediatamente attivare per ipotizzare progetti di potenziamento ed iniziare tutte le procedure per una gestione organica e razionale di tutta l'infrastruttura e dei servizi ad essa connessi.
Gli stessi Enti dettero vita ad un Organismo di tipo consortile, nel quale tutti erano rappresentati, che si attivò repentinamente per l'ottenimento dal Demanio della concessione per la gestione ed il potenziamento delle strutture e dei servizi.
Da quel momento, eravamo alla fine degli anni '70, l'attività degli Amministratori si è soprattutto rivolta alla realizzazione di opere di potenziamento che potessero conferire maggiore agibilità e sicurezza all'Aeroporto.
Subito dopo la concessione furono istituiti i servizi di assistenza e sicurezza che permisero l'ottenimento dell'apertura al traffico commerciale.
Contemporaneamente furono realizzati la nuova torre di controllo, una nuova aviorimessa e la postazione dei Vigili del Fuoco, quasi in contemporanea con la realizzazione del parcheggio aeromobili e della ristrutturazione e messa a norma della via di rullaggio.
A questo punto l'attenzione fu particolarmente rivolta all'ottenimento di adeguati standard di sicurezza ed il perseguimento di detta strategia determinò alcune decisioni che, con il tempo, si sono rivelate di grande importanza per l'accrescimento della operatività dell'Aeroporto. In sostanza si procedette all'acquisto ed installazione dell'apparato strumentale VOR DME e, quasi contemporaneamente, all'installazione dell'impianto "voli notte" e dei relativi "papis". La pista di volo fu portata da 1.000 mt. a 1260 mt.
Nel corso degli anni '90 la struttura consortile fu trasformata in Società per Azioni con l'ingresso nella Compagine Sociale di Imprenditori Privati locali e dell'Aeroporto di Firenze. In questi ultimi anni sono stati mantenuti stretti e frequenti contatti con gli Enti di Stato (ENAC ed ENAV) per l'ottenimento delle omologazioni necessarie per la messa in efficienza degli apparati strumentali.
Finalmente dall'anno 2000 l'Aeroporto di Siena è aperto al traffico commerciale strumentale diurno e notturno e ciò ha consentito un notevole salto di qualità sia per l'attività commerciale (charter, executive e voli di linea), sia per i voli così detti "umanitari" (voli ambulanza e per trasporto di organi).