Anno 28 - Numero 1

Aeroporto

Gennaio - Marzo 2024

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

www.associazione-aeroporto-firenze.it - assogiannotti@gmail.com

"Vespucci" oltre i 3 milioni di passeggeri (nonostante tutto...)

ARCHIVIO IAROSSI

Rimandato dal 2020 per il temporaneo stop generale del trasporto aereo conseguente alla pandemia, è arrivato nel 2023 per lo scalo fiorentino il superamento della soglia dei tre milioni di passeggeri. Il passaggio attesta la piena ripresa del traffico, anche per il "Vespucci", in un anno che ha visto la maggiore offerta di sempre per vettori operanti (20, rappresentati qui sotto) e destinazioni dirette (41, con 34 rotte internazionali e 7 nazionali) e conferma l'interesse per lo scalo dell'area fiorentina da parte dell'utenza e dei maggiori operatori, nonostante le pesanti criticità che nel 2024 si è ancora costretti a subire per arrivare ed operare nel nostro territorio, finché non ci sarà la nuova pista.

DATI DI TRAFFICO 2023

	passeggeri	23/19	movimenti	23/19	cargo (ton)	23/19
Firenze	3.077.917	+7,1%	38.055	+5,3%	137,3	-23,1%
Pisa	5.109.682	-5,2%	39.872	-6,9%	12.802,7	-1,6%

Fonte: Assaeroporti (variazioni percentuali sul 2019, ultimo anno significativo pre-pandemia).

Bilancio 2023, prospettive 2024

Con 3.077.917 passeggeri (+7,1% sul 2019) nel 2023 il "Vespucci" ha raggiunto il picco massimo di traffico nella sua storia, superando per la prima volta la soglia dei tre milioni (nel 1997 era stato superato il milione, nel 2014 i due milioni). L'incremento registrato dallo scalo fiorentino, sempre rispetto al 2019, è stato superiore alla media nazionale (+2,1%) ed ottenuto con 38.055 movimenti (+5,3%). Completa il quadro il traffico merci, per ora sempre marginale, con 137 tonnellate (-23,1%). Rispetto al 2022 l'incremento nel 2023 è stato del 38,1% per i passeggeri, del 21,8% nei movimenti.

Nel corso dell'anno passato sono state diverse le novità nell'operativo dello scalo fiorentino. La principale è stata l'apertura della base di Volotea, dal mese di aprile, con l'offerta di cinque rotte nazionali (Bari, Cagliari, Catania, Olbia, Palermo) e sei internazionali (Amburgo, Bilbao, Lione, Marsiglia, Nantes, Tolosa), attivate tra aprile e ottobre, in aggiunta al volo da Bordeaux già attivo dal 2022, con un'offerta complessiva nell'anno di 316.000 posti (oltre 290.000 i passeggeri trasportati), un Airbus A319 basato a Firenze e la creazione di 200 posti di lavoro tra diretti e indiretti. Il 2023 ha visto anche l'arrivo di British Airways da Londra Heathrow e di Air Serbia da Belgrado, il potenziamento dei voli stagionali di Scandinavian Airlines con le rotte da Stoccolma e Oslo, di Wideroe con il volo da Sandefjord/Torp, di Vueling con la riproposta di Bari e Bilbao e il nuovo collegamento per Dusseldorf.È stato invece interrotto, da fine ottobre, il collegamento in continuità territoriale dall'isola d'Elba di SilverAir, per la scadenza del relativo bando ed il suo mancato rinnovo.
Per il 2024, oltre alla ripresa tra marzo e l'estate dei voli a carattere stagionale, che dovrebbero essere tutti riproposti, è al momento annunciato il ritorno di **Eurowings** con il volo da **Dusseldorf**, operato con Airbus A319, e la nuova rotta di **Volotea** per **Praga**. **Air Dolomiti**, nell'ambito del rafforzamento della propria attività in Italia, prevede di aprire nuove destinazioni europee oltre Monaco e Francoforte, cominciando proprio da Firenze, dove ha una base tecnica, inizialmente con la rotta per **Zurigo**. **British Airways** riapre la rotta estiva da **Londra Stansted**, gestita da BA CityFlyer. Per l'andamento dei passeggeri è prevedibile nell'anno in corso la prosecuzione del trend di crescita pre-pandemia, con il rafforzamento della posizione del "Vespucci" oltre la quota dei tre milioni di passeggeri.

Assaeroporti: passeggeri 2023

1	Roma Fiumicino*	40.545.240
2	Milano Malpensa	26.076.714
3	Bergamo	15.974.451
4	Napoli	12.394.911
5	Venezia*	11.326.212
6	Catania	10.739.614
7	Bologna	9.970.284
8	Milano Linate	9.426.784
9	Palermo	8.103.024
10	Bari	6.474.463
11	**Pisa**	**5.109.682**
12	Cagliari	4.853.113
13	Torino	4.531.185
14	Roma Ciampino*	3.884.689
15	Verona*	3.436.843
16	Olbia	3.281.626
17	Brindisi	3.176.143
18	**Firenze**	**3.077.917**
19	Treviso*	3.034.326
20	Lamezia Terme	2.839.441
21	Alghero	1.494.256
22	Trapani	1.332.860
23	Genova	1.279.445
24	Trieste	932.767
25	Pescara	872.701
26	Perugia	532.478
27	Ancona	518.009
28	Lampedusa	339.266
29	Comiso	303.414
30	Reggio Calabria	293.261
31	Rimini	281.864
32	Crotone	228.095
33	Forlì	134.978
34	Parma	134.088
35	Cuneo	113.793
36	Bolzano	83.671
37	Foggia	48.502
38	Brescia*	8.831
39	Grosseto	4.071
40	Taranto	1.117
41	Salerno (1)	-

* Dati Aeroporti 2030
1. Aeroporto chiuso per lavori.

Lo scorso 13 novembre ha operato per la prima volta al "Vespucci" un Airbus A220-300, versione a maggiore capienza (145 posti) della nuova famiglia "ecologica" Airbus A220. Il velivolo è stato impiegato da Swiss in uno dei suoi voli da Zurigo, con penalizzazione di carico per le limitazioni dell'attuale pista fiorentina. Swiss usa abitualmente su Firenze il modello più piccolo A220-100.

ALEXANDER PORTAS / FLUGZEUGBILDER.DE

Solite criticità, fino a nuova pista

Il ritorno del traffico e del suo trend di crescita ai livelli pre-pandemia, con il picco del 2023 ed il classico "effetto rimbalzo" che segue ogni stop forzato del trasporto aereo, acuisce di più ogni giorno che passa la gravità del blocco a colpi di cavilli imposto al precedente masterplan del "Vespucci" e delle lungaggini procedurali nel dover rifare tutto ciò che era stato già fatto, con buona pace dei cittadini (utenti, residenti, lavoratori, ecc.) che per ora devono continuare a subire criticità operative e impatti del tutto inutili.

Se il numero precedente (Aeroporto n.105) era dedicato alla manifestazione per la nuova pista dei cittadini "sorvolati" di Quaracchi, Brozzi e Peretola esasperati dalle infinite promesse a vuoto e presi in giro dalle esternazioni e strumentalizzazioni dei "contro", su questo primo numero del 2024 si torna a ricordare l'altro aspetto folle del perdurare della situazione in cui è costretto il "Vespucci": il disastro operativo per carenza di pista (dimensione, orientamento, ostacoli), che non genera manifestazioni di protesta ed è molto poco attenzionato da istituzioni e media in una sorta di assuefazione generale (salvo venga coinvolto qualche personaggio noto), contrariamente (chissà perché) a quanto avviene per disservizi anche molto meno frequenti e gravi in tutte le altre modalità di trasporto.

Lo scenario rappresentato qui accanto è quello ben noto per gli effetti di ogni evento meteorologico sull'operatività dello scalo nell'attuale assetto di pista, in questo caso rappresentativo di una "tipica" giornata di vento in coda in atterraggio dello scorso dicembre (ma già riproposta dall'inizio del nuovo anno). Si comincia con un atterraggio notturno nella prima ora del nuovo giorno, effetto dei ritardi della giornata precedente, e si prosegue con l'inizio della girandola di atterraggi mancati, procedure ripetute, circuitazioni nel cielo in attesa di essere accettati su un qualche scalo alternato, dirottamenti, ritorni all'aeroporto di partenza, cancellazioni che caratterizzeranno buona parte della giornata. E quando il vento torna nei parametri per poter atterrare a Firenze, continuano gli effetti del disastro operativo, con altri ritardi e cancellazioni ormai inevitabili e l'altrettanto inevitabile conclusione con nuovi sforamenti notturni negli atterraggi.

Il tutto, come sempre, con migliaia di passeggeri coinvolti, stravolti nei propri impegni, sparpagliati per mezza Italia (Bologna, Milano, Pisa, Roma, Venezia in questa giornata), o rimasti prigionieri a terra, Compresa, a questo giro, la nazionale di calcio femminile reduce dalla storica vittoria di Vigo sulla Spagna in Nations League, che doveva rientrare a Coverciano ma è finita altrove. Ed anche con tutti i soliti inutili carichi ambientali conseguenti alle disfunzioni operative, per le ore di volo consumate in attese, dirottamenti e riposizionamenti di aerei, per le procedure ripetute sui cittadini "sorvolati" e per le decine di corse di bus per centinaia di chilometri.

In pratica nulla di nuovo, in uno scenario raccontato infinite volte. Ma dato che tutto ciò continua ad accadere e per ora dovrà continuare ad accadere (finché non ci sarà la nuova pista...) e con la piena ripresa del traffico riaccade in tutta la sua massima espressione, è bene continuare ad evidenziarlo, dedicando ogni volta un "sentito pensiero" a chi ha lavorato, con i suoi "no", per il perdurare di questa situazione, a chi li ha assecondati facendoli prevalere sui "sì" generali e prevalenti ed a chi vorrebbe che continuasse tutto così reiterando ossessivamente le solite assurdità inascoltabili contro l'aeroporto di Firenze (con o senza nuova pista).

Ma anche a chi si dibatte ancora tra "se" e "ma" come se si fosse sempre all'anno zero della vicenda, ed a chi si rifugia in "si vedrà" tattico-politici, opposti all'urgenza antica di porre fine a tutto questo ma utili per mantenere la questione nel limbo e lontana dal tavolo di confronto pre-elettorale. Tavolo (tematico) che invece dovrebbero convocare proprio in aeroporto in giornate come queste, per far provare l'emozione di gestire la rabbia di passeggeri ed operatori e spiegare loro perché nel 2024 sono sempre costretti a subire questa accoglienza, biglietto da visita vergognoso per Firenze, l'area metropolitana fiorentina e la Toscana.

Toscana Aeroporti | FIRENZE — Arrivi in tempo reale

COMPAGNIA	PROVENIENZA	N. VOLO	ORARIO	PREVISTO	STATO
KLM Royal Dutch Airlines	AMSTERDAM (AMS)	KL 01647	01-12-2023 22:55	00:46	ATTERRATO
SWISS	ZURICH (ZRH)	LX 01678	08:40	11:00	DIROTTATO A MILANO MXP
AIRFRANCE	PARIS (CDG)	AF 01066	09:05	08:56	DIROTTATO A PISA
albawings	TIRANA (TIA)	2B 00267	09:05	11:45	DIROTTATO A PISA
Lufthansa	FRANKFURT (FRA)	EN 08852 LH 06910	09:35	10:15	DIROTTATO A BOLOGNA
BRITISH AIRWAYS	LONDON (LCY)	BA 08471	10:10		DIROTTATO A VENEZIA
ITA AIRWAYS	ROMA (FCO)	AZ 01675	10:55	10:42	DIROTTATO A ROMA FCO
vueling	PARIS (ORY)	VY 01503	11:20	11:02	DIROTTATO A ROMA FCO
TAP AIR PORTUGAL	LISBON (LIS)	TP 00874	11:25	11:45	DIROTTATO A BOLOGNA
AIRFRANCE	PARIS (CDG)	AF 01366	11:30		DIROTTATO A PISA
KLM Royal Dutch Airlines	AMSTERDAM (AMS)	KL 01641	12:05	12:30	DIROTTATO A VENEZIA
vueling	BARCELONA (BCN)	VY 06001	12:10	12:25	DIROTTATO A BOLOGNA
AirDolomiti	MUNICH (MUC)	EN 08194	12:25	13:30	CANCELLATO
ITA AIRWAYS	VIGO (VGO)	AZ 09005	13:05	12:33	DIROTTATO A PISA
Lufthansa	FRANKFURT (FRA)	EN 08854 LH 09496	13:35		CANCELLATO
vueling	MADRID (MAD)	VY 01501	14:00	13:55	DIROTTATO A PISA
SWISS	ZURICH (ZRH)	LX 01674	14:05		CANCELLATO
ITA AIRWAYS	ROMA (FCO)	AZ 01677	14:25		CANCELLATO
AIRFRANCE	PARIS (CDG)	AF 01566	14:25	15:41	ATTERRATO
Binter	GRAN CANARIA (LPA)	NT 03072	14:45	15:55	DIROTTATO A PISA
KLM Royal Dutch Airlines	AMSTERDAM (AMS)	KL 01643	16:05	16:30	DIROTTATO A PISA
AirDolomiti	MUNICH (MUC)	EN 08196	16:30		CANCELLATO
AEGEAN	ATHENS (ATH)	A3 00674	17:50	17:51	ATTERRATO
vueling	LONDON (LGW)	VY 06207	18:05	20:50	ATTERRATO
AirDolomiti	FRANKFURT (FRA)	EN 08858	18:05	21:01	ATTERRATO
SWISS	ZURICH (ZRH)	LX 01680	18:10		CANCELLATO
vueling	MADRID (MAD)	VY 01499	18:15	19:05	ATTERRATO
ITA AIRWAYS	ROMA (FCO)	AZ 01679	18:20	18:07	ATTERRATO
vueling	CATANIA (CTA)	VY 06865	18:35	21:28	ATTERRATO
AIRFRANCE	PARIS (CDG)	AF 01766	20:00	20:35	ATTERRATO
AirDolomiti	MUNICH (MUC)	EN 08198	21:55		CANCELLATO
ITA AIRWAYS	ROMA (FCO)	AZ 01681	22:40	22:51	ATTERRATO
vueling	PARIS (ORY)	VY 01505	22:45	23:16	ATTERRATO
AIRFRANCE	PARIS (CDG)	AF 01266	22:50	22:47	ATTERRATO
KLM Royal Dutch Airlines	AMSTERDAM (AMS)	KL 01647	22:55	23:24	ATTERRATO
vueling	BARCELONA (BCN)	VY 06005	23:25	23:38	ATTERRATO

2024... aspettando il 2025

Per un anno di procedure che si è chiuso, tra la conclusione del Dibattito Pubblico e l'avvio della fase preliminare di VAS sul masterplan al 2035, un nuovo anno di procedure si apre, con l'attesa dell'avvio della vera e propria procedura VIA-VAS ed il rifacimento di tutte le valutazioni, osservazioni, controdeduzioni già fatte per il precedente piano, che si svolgeranno (si spera) nel corso del 2024, secondo lo schema di passaggi e tempistiche ufficiali rappresentato qui sotto (per poi ripassare dalla Conferenza dei Servizi).

PROCEDURA AMBIENTALE INTEGRATRA VIA-VAS	PROPONENTE ENAC	AUTORITA' COMPETENTE MASE	NOTE
	Istanza procedura integrata VIA-VAS		Inviata unitamente al SAI
		Verifica completezza della documentazione	**Entro 8 giorni**
	Eventuale perfezionamento atti		**Entro 15 giorni**
		Verifica completezza documentazione perfezionata	**Entro 8 giorni**
		Pubblicazione sul sito (consultazione del pubblico e delle Amministrazioni)	La pubblicazione avviene con le stesse modalità stabilite per la VIA dall'art. 24 del D. lgs n. 152/2006. L'avvenuta pubblicazione verrà comunicata a tutte le Amministrazioni potenzialmente interessate. Verranno acquisiti le osservazioni del pubblico ed i pareri delle Amministrazioni. **Entro 30 giorni**
	Eventuali controdeduzioni		Possono essere presentate controdeduzioni alle osservazioni e ai pareri. **Entro 8 giorni**
		Eventuale richiesta di integrazioni	Qualora all'esito delle controdeduzioni, dei pareri/osservazioni o delle controdeduzioni si renda necessario, possono essere richieste integrazioni. **Entro 10 giorni**
	Trasmissione di integrazioni		**Entro 20 giorni** (fino a 20+ ≤120 giorni su motivata richiesta)
		Pubblicazione sul sito (consultazione del pubblico e delle Amministrazioni)	La pubblicazione riguarderà la sola documentazione integrativa trasmessa dal Proponente. Verranno acquisiti le osservazioni del pubblico ed i pareri delle Amministrazioni riferite esclusivamente alla eventuale documentazione integrativa. **Entro 15 giorni**
		Valutazione del SAI, delle osservazioni, pareri, integrazioni e controdeduzioni	**Entro 30 giorni** (prorogabili di ulteriori 15 giorni) la CTVA esprime il proprio parere di competenza.
		Provvedimento finale unico VIA-VAS	Emissione del Decreto finale a firma congiunta del Ministro dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica e del Ministro della Cultura. **Entro 30 giorni**

TOSCANA AEROPORTI / PIANO DI SVILUPPO AEROPORTUALE AL 2035 / SAPI PARTE 1

40 anni di gestione

40 anni fa, nel febbraio 1984, nasceva la SAF, prima società di gestione dell'aeroporto di Firenze, divenuta poi AdF nel 2000 e quindi fusa per incorporazione con SAT (gestore del "Galilei" di Pisa) con la nascita nel 2015 di Toscana Aeroporti. Inutile tornare a rifar la storia di questi 40 anni (significativi per il traffico, molto meno per le infrastrutture più impedite che realizzate), ma un aspetto è da ricordare, dato ciò che ancora oggi tocca sentire o leggere sulla paternità e datazione della questione pista.

Il primo atto della neonata SAF fu proprio la riproposta del progetto "storico" della nuova pista parallela all'autostrada (progetto Nustrini per la pista 12/30). Progetto necessario per tutte le stesse evidenti ragioni di oggi ma che compì la sua parabola alla fine degli anni '80, fermato dai "niet" della politica regionale. Progetto di nuova pista promosso 40 anni fa da un gestore al 72,5% pubblico, con Comune di Firenze (25%) e Comune di Prato (16,4%) assieme tra i maggiori azionisti.

Aeroporto

Anno 28 - Numero 1
N° progressivo 106 - Gennaio - Marzo 2024

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