



Anno 30 - Numero 1

# Aeroporto



Gennaio-Marzo 2026

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

[www.associazione-aeroporto-firenze.it](http://www.associazione-aeroporto-firenze.it) - [assogiannotti@gmail.com](mailto:assogiannotti@gmail.com)

ARCHIVIO IAROSI



ARCHIVIO IAROSI



ARCHIVIO IAROSI



## Sì aeroporto e nuova pista, per cittadini, territorio, lavoro, ambiente (e per la fine della farsa)

**A che serve** realizzare il masterplan e la nuova pista del "Vespucci"? Ad avere un vero sistema aeroportuale toscano (fatto di scali normalmente funzionanti), chiudere una questione vergognosa lasciata irrisolta da quasi un secolo, dotare la regione di una capacità aeroportuale migliore recuperando il divario infrastrutturale rispetto ad ogni altra importante regione e non solo italiana ed europea (per quanto oggi ancora possibile dopo i tanti errori ed i mancati progetti del passato ed i ridimensionamenti progettuali più recenti); consentire una normale operatività ad un'infrastruttura e ad un servizio pubblico affetti da disfunzioni inaccettabili; risolvere criticità ambientali del tutto inutili (su cittadini, abitati, territorio) perché semplicemente evitabili con una pista adeguata ed una normale operatività; assicurare con servizi aerei regolari un supporto strategico alla competitività del sistema imprenditoriale ed all'occupazione, alle relazioni internazionali delle tante realtà culturali e scientifiche presenti sul territorio (come l'università...), al turismo legato ad eventi (espositivi, culturali, sportivi, congressuali, fieristici, musicali, ecc.) che porta risorse e benefici a città ed area metropolitana (inclusi tutti i comuni della piana).

Realizzare la nuova pista porta come effetto collaterale, con le opere sul territorio previste nel masterplan, l'innalzamento della sicurezza idraulica della porzione di piana tra Firenze, Sesto Fiorentino e Campi Bisenzio, un miglioramento dell'assetto del sito naturale interessato (modificato in alcuni punti ma implementato per qualità e dimensioni), la realizzazione di parti di parco della piana e la loro salvaguardia, integrando nel modo migliore tutela ambientale ed opere infrastrutturali, che inevitabilmente - qualunque siano - comportano modifiche in assetti urbani e territoriali, come ben si sa di fronte ad altre opere toscane celebrate, realizzate, in corso o previste (ferroviarie, portuali, interportuali, tranviarie, autostradali, ecc.).

**A chi serve** un "Vespucci" reso funzionale con la realizzazione del masterplan e della nuova pista? Serve il capoluogo regionale, la piana fiorentina, la Città Metropolitana di Firenze (42 comuni per un milione di abitanti), l'area metropolitana Firenze-Prato-Pistoia (altri 27 comuni del pratese e pistoiese per un altro mezzo milione di abitanti), le aree di Siena ed Arezzo, parti del bacino di riferimento principale del "Vespucci" (altri 73 comuni per oltre 600.000 abitanti). Serve, entro tale bacino d'utenza, i cittadini e tutto il sistema imprenditoriale e occupazionale, dal vivaismo del pistoiese al comparto orafa aretino, dal settore tessile pratese a quello enogastronomico diffuso sul territorio, dai poli farmaceutici tra la piana sestese ed il senese al comparto ferroviario pistoiese, ecc. ecc. Serve, naturalmente, i comparti culturali e turistici di ogni ambito urbano e territoriale, dal capoluogo regionale ai più piccoli comuni per i quali rappresenta (può rappresentare) un eccezionale biglietto da visita internazionale, potenzialmente vetrina verso i milioni di viag-



giatori che transitano ogni anno dallo scalo. Serve, insieme al "Galilei" di Pisa (e a Marina di Campo per l'Elba), a formare l'asse portante del sistema aeroportuale utile a tutta la Toscana.

Per tutte le ragioni suddette, attuare il masterplan con la nuova pista serve quindi a perseguire l'interesse pubblico generale prevalente, ha il favore della maggioranza dei cittadini (correttamente informati) e della sostanziale totalità del mondo imprenditoriale e del lavoro (attestato in ogni sondaggio ed indagine svolta), era stato già approvato (già nella precedente versione) da 35 soggetti partecipanti alla Conferenza dei servizi del 2019 (compresi il Governo, quattro ministeri coinvolti, la Regione e 40 comuni) e supportato dall'appello sottoscritto allora da 38 sindaci delle aree di Firenze, Siena ed Arezzo.

**A che serve** ripetere tutto questo nel 2026 e su un notiziario arrivato al 30° anno di pubblicazioni dovendo scrivere sempre le stesse cose? In teoria assolutamente a nulla, perché chi ancora oggi ritiene di dover disconoscere tutto questo per continuare a recitare la parte "contro" dalle proprie posizioni ideologiche, campanilistiche e d'interessi particolari (politici, edificatori o d'altro tipo) continuerà a rifiutare lo stato delle cose ed il significato dei progetti, gli appelli al fare, i comitati "per" e chi dice sì.

Ma dato che il **nuovo gioco** che si prospetta per questo 2026 è proprio quello di attaccare sul fronte del concetto d'interesse pubblico del progetto e dell'aeroporto, tra surplus procedurali oltre la VIA di cui proprio non c'era ragione né bisogno (mai richiesti in precedenza) e la scontata reiterazione della litania dei ricorsi al TAR che tanti danni hanno già provocato proprio all'interesse pubblico (colpendo la precedente procedura), non si può che aprire questo primo numero dell'anno ribadendo quanto serve la nuova pista (ed opere connesse) e quanto sia fuori dal mondo e da ogni logica la lotta che continua ad essere perpetrata nei più svariati modi contro l'esistenza di un aeroporto nell'area fiorentina, in una farsa storica che prosegue.



La **solita farsa** in scena attorno a questa vicenda, che distingue da mezzo secolo la Toscana per assurdità ed unicità con i suoi impeti autolesionistici e autodistruttivi verso i propri territori, cittadini, sistemi imprenditoriali ed occupazionali. Farsa avviata - come ben si sa - cinquant'anni fa col rifiuto del nuovo aeroporto di San Giorgio a Colonica (e relativi finanziamenti statali) e la consegna a Bologna del ruolo di principale scalo dell'Italia centrale che portò a coniare per toscani e fiorentini il termine (meritato) di "aerobischeri", proseguita con tutto quello che è stato fatto per decenni per autodistruggere ogni ipotesi di progetto successivo per lo scalo dell'area fiorentina, per ostacolare e amputare il masterplan anni '90, fermare il masterplan 2014-2029 ed ora per ostacolare il piano al 2035.



Non è altro che **una farsa** ciò che viene ancora inventato con interpretazioni "ad hoc" e forzature normative per intralciare e allungare ulteriormente l'iter del masterplan del "Vespucci"; è una farsa quanto di inascoltabile si sente ancora contro lo scalo dell'area fiorentina in consigli comunali (tra la piana, Firenze e Pisa) e regionali, purtroppo anche da formazioni o personaggi imbarcati in coalizioni di governo, sempre basati sulla totale disinformazione (o rifiuto, anche dichiarato, di corretta informazione) per lo stato delle cose, i contenuti di progetti, studi, dibattiti e valutazioni.

È **una farsa** la continua reiterazione di argomentazioni e preoccupazioni trite e ritrite, inizialmente anche legittime e comprensibili, ma su questioni ormai in ogni modo già affrontate, spiegate e sistemate nell'ambito delle procedure svolte (precedente e attuale) e dei progetti tecnicamente e ambientalmente approvati, ogni volta dimostrazione proprio di opinioni e interventi basati sulla scarsa o nulla conoscenza di ciò di cui si parla e della mancata lettura e considerazione per le documentazioni agli atti. Mancanze anche passabili per comitati cittadini che si autocostruiscono le informazioni che preferiscono, ma inaccettabili (e di gravità assoluta) per chi riveste cariche istituzionali, in amministrazioni, enti o partiti, ed avrebbe il dovere di conoscere ciò di cui parla, anche solo per rispetto dei propri cittadini ed elettori.

È **una farsa** deprimente lo spettacolo che la politica continua a darci ad ogni tornata elettorale

(prossima replica le amministrative 2026 in vari comuni), per le contraddizioni uniche allegramente palesate e rivendicate nelle stesse coalizioni di governo (campi larghi o simili) o nelle fazioni partitiche territoriali di maggioranze e opposizioni (tra la piana e Pisa) che si contendono a colpi di disinformazione il ruolo di chi sia più anti-aeroporto di Firenze, probabilmente senza neppure rendersi conto della figura che fanno.

Non sono invece **per nulla una farsa** le conseguenze che questi atteggiamenti distruttivi, minoritari ma finora lasciati prevalere sull'interesse pubblico, continuano a provocare ogni giorno che passa in termini di costi: costi per i cittadini, dai residenti condannati dai "no-pista" a tenersi i voli a bassa quota sulla testa, agli utenti di un servizio pubblico che senza strutture adeguate si configura come interruzione di pubblico servizio, con tutte le conseguenze note (per viaggiatori, operatori, lavoratori, ecc.); costi per l'ambiente, per le inutili emissioni conseguenze di assetti infrastrutturali lasciati inadeguati; costi economici, in continua lievitazione, per il proponente del progetto e per tutti coloro ogni volta chiamati in causa per fare e rifare procedure già fatte.

Realizzare la nuova pista e chiudere la questione aeroportuale toscana **serve per tutte le ragioni ricordate** in apertura, ma serve anche per mettere fine alla farsa toscana e liberarsi (e liberare la politica) da questo spettacolo indecoroso.



# Depistaggi procedurali

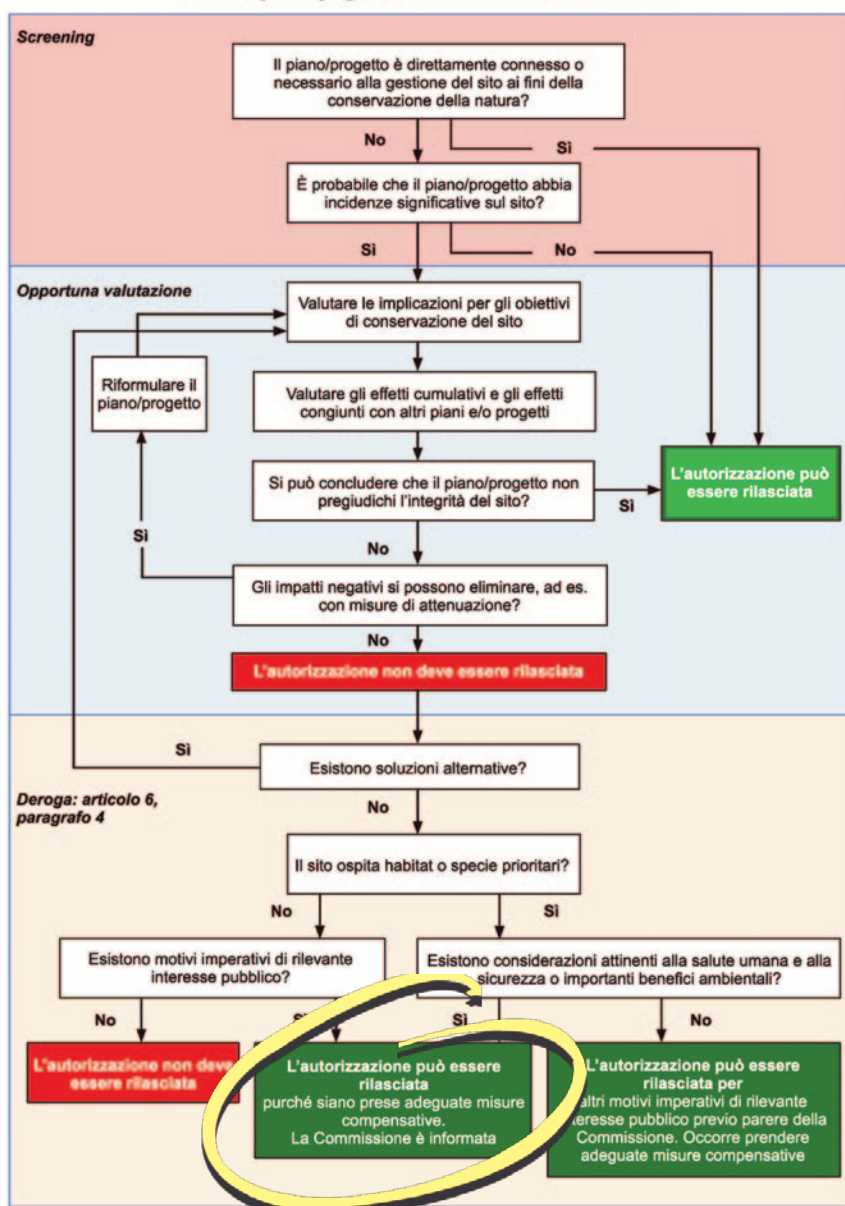
L'erronea interpretazione della Direttiva Habitat inserita nel Decreto VIA del novembre scorso, con la richiesta del passaggio dall'approvazione della Commissione Europea, non dovuto per le caratteristiche delle porzioni di sito naturale interessato e del progetto, ha provocato (ad oggi) altri quattro mesi di stallo nell'iter del masterplan del "Vespucci", aggiungendo un ulteriore capitolo all'assurda ed unica storia aeroportuale fiorentina.

Il progetto per la nuova pista del "Vespucci", nella precedente versione di masterplan e nell'attuale, è stato sempre accompagnato dalle necessarie valutazioni ed attenzioni per le aree naturali della piana e dalla predisposizione degli adempimenti richiesti per compensare le modifiche da attuare nelle porzioni interessate, con bilancio ambientale positivo per qualità e dimensione del sito. Interventi illustrati fin dalla prima presentazione pubblica del SIA sul masterplan nel 2015 in Regione, affrontate nella specifica Vinca (Valutazione d'Incidenza) nella procedura di VIA del piano 2014-2029 e ripetute nella Vinca annessa alla procedura VIA per il piano al 2035, con tutti gli adempimenti richiesti. Interventi dettagliati in ogni minimo particolare e rispondenti ad ogni tipo di richiesta pervenuta nel corso della procedura, anche le più bizzarre (come sa chi si è letto davvero le documentazioni agli atti), predisposti con le competenze di tecnici specializzati, le consulenze anche dei gestori storici delle aree naturali della piana ed accompagnati, entro il costo totale del masterplan, da ingenti specifici finanziamenti destinati alle opere ambientali che i siti naturali della piana non avevano mai visto.

Interventi da soppesare tenendo sempre conto che non stiamo parlando della foresta primordiale dell'Amazzonia, ma di siti "naturali" artificiali, realizzati in tempi anche recenti (gli ultimi mentre già era ripartito l'iter per la nuova pista), in alcuni casi siti per lungo tempo habitat negativi, ossia creati a fini venatori (spesso impallinando anche specie vietate alla caccia), oggetto di lavorazioni meccaniche (con habitat periodicamente ricostruiti) e periodi di secca totale degli ambienti umidi per scarso apporto delle acque. Siti peraltro realizzati a ridosso di una pista (il lago di Peretola) o in aree a fianco dell'autostrada A11 da sempre deputate ad ospitare la nuova pista e quindi per forza di cose interessati dal riassetto dello scalo.

Interventi quindi certamente di modifica di uno stato di fatto, ma gestibili adeguatamente per quello che sono, secondo quanto previsto dai passaggi della direttiva Habitat (rappresentati nello schema a fianco), dallo "Screening" iniziale, all'Opportuna valutazione, fino all'Autorizzazione rilasciabile (che doveva essere già stata rilasciata...) entro la Vinca annessa alla VIA nazionale a fronte delle "adeguate misure compensative", con informazione trasmessa alla Commissione Europea, senza necessità dell'espressione di specifico parere e dell'indefinito iter connesso (mai richiesto nella storia aeroportuale italiana).

Esame di piani e progetti con un'incidenza sui siti Natura 2000



## Flora, fauna ed esseri umani...

Le complicazioni procedurali e gestionali imbastite sullo spostamento delle porzioni del Sito Natura 2000 connesso all'attuazione del masterplan del "Vespucci" di Firenze (ricostruzione di habitat, traslocazione di vegetazione e specie animali) non possono che riportare alla mente la "traslocazione" di abitazioni, attività ed esseri umani resasi necessaria per attuare il masterplan del "Galilei" di Pisa (raccontata più volte su queste pagine): l'abbattimento di un pezzo di abitato storico al margine sud della città e la cancellazione della relativa viabilità, modificando su richiesta del gestore aeroportuale (allora SAT) gli strumenti urbanistici che li classificavano quali "invarianti strutturali". Operazione (completata nel 2015) che quasi non ha fatto notizia, tranne che per i diretti interessati, tant'è che in Toscana quasi nessuno la ricorda o ne è a conoscenza, ma su cui è bene riflettere, per ottica comparativa, quando si esprimono opinioni e giudizi da trengenda sugli interventi per flora, fauna e specchi d'acqua connessi alla nuova pista del "Vespucci", peraltro nel complesso migliorativi per lo stesso sito naturale

# Università fuori pista

**L'attacco all'aeroporto portato dall'Università di Firenze, con il ricorso al TAR contro la nuova pista che era stata invece approvata in Conferenza dei Servizi nella precedente versione, rappresenta uno scontro istituzionale mai visto in nessun'altra realtà e, di nuovo, un altro tassello dell'assurda storia aeroportuale fiorentina, qualunque sia la ragione che ha indotto tale giravolta accademica.**

19 febbraio 2019: l'Università di Firenze esprime parere positivo sul masterplan 2014-2029 con la nuova pista 12/30 di 2.400 metri in sede di Conferenza dei Servizi assieme agli altri 34 soggetti (enti e istituzioni) toscani e nazionali che allora approvarono quel piano sancendone la conformità urbanistica, dopo le approvazioni già arrivate sotto il profilo tecnico ed ambientale.

Un passaggio di sette anni fa da ricordare a fronte della posizione esattamente opposta assunta ora dalla stessa Università con l'iniziativa del ricorso al TAR contro la nuova pista, per un progetto aeroportuale, rispetto a quello approvato allora, ridimensionato nelle infrastrutture e negli effetti sul territorio ed ovviamente già valutato in ogni aspetto nelle procedure svolte (l'attuale come la precedente), anche per le relazioni con il polo universitario sestese, ed a cui l'Università ha sempre preso parte. Una giravolta accademica che rappresenta - anche questa - un ennesimo atto dell'infinita farsa aeroportuale da sempre in scena a Firenze ed in Toscana.

## Università-Aeroporto

Non che il rapporto tra università e aeroporto, a Firenze, sia mai stato del tutto liscio e pacifico, tutt'altro (segnando anche in questo un'unicità assoluta nel panorama istituzionale italiano): da una parte ci sono sempre stati atteggiamenti non proprio benevoli di alcuni ambiti dell'ateneo nei confronti dello scalo dell'area fiorentina in linea con il clima politico "contro" che ha caratterizzato per decenni la Regione (come sa chi ha provato ad affrontare la questione aeroportuale fiorentina e toscana nel proprio percorso accademico) ed anche le bizzarre iniziative tenute inizialmente

nella precedente procedura di VIA, quando dall'Università venne presentato una sorta di "contro-masterplan" che poco aveva a che vedere con l'iter in corso o venivano lanciate vere e proprie sfide sull'interpretazione di aspetti operativi e aeronautici del progetto contro un'esterrefatta ENAC (ente nazionale regolatore del settore aviazione) di fronte ad uno scontro istituzionale naturalmente mai visto altrove.

Dall'altra parte l'ateneo fiorentino si confronta inevitabilmente con lo scalo e i suoi progetti fin da quando decise di posizionarsi nella piana sestese proprio accanto all'aeroporto esistente: già esistente nella piana da circa 50 anni quando alla fine degli anni '80 del secolo scorso iniziò la costruzione del polo universitario proprio lì e proprio quando era stato appena riproposto il progetto della nuova pista "parallela" all'autostrada, presentato dal gestore aeroportuale allora a maggioranza pubblica (SAF - Società Aeroporto Fiorentino). E già allora (una quarantina d'anni fa) furono effettuate valutazioni di compatibilità tra la pista, attività aerea e attività del polo, in relazione in particolare alle attrezzature scientifiche presenti e previste, escludendo effetti negativi, ma anzi evidenziando, anche da parte degli stessi responsabili degli istituti scientifici, l'importanza di poter disporre di efficienti collegamenti aerei per le relazioni internazionali svolte nello stesso polo.

## Coesistenza

Una coesistenza quindi possibile e necessaria, tra un'infrastruttura pubblica (aeroporto) che è sempre stata lì e non può che stare lì, ed un'altra infrastruttura pubblica (polo universitario) che ha



*L'area del polo universitario (evidenziata in celeste) insediato dalla fine degli anni '80 accanto all'aeroporto, presente nella piana con l'attuale pista dalla fine degli anni '30. Con il riassetto dello scalo la nuova pista, prevista con tracciato al fianco dell'autostrada A11 dalla fine degli anni '40, si colloca tra l'autostrada ed il lato sud del polo, separati dalla duna anti-rumore configurata come elemento del paesaggio integrata con il parco della piana. La dismissione dell'attuale pista e la cessione al territorio della porzione nord del sedime dello scalo permette una connessione fisica tra le aree del polo e del parco sestese e l'area ed il parco di Castello sul lato Firenze, eliminando la barriera fisica trasversale tra i due ambiti territoriali costituita dalla pista esistente.*

# Università fuori pista

deciso di andare lì, insediando o spostando accanto all'aeroporto strutture e funzioni.

Non c'è mai stato - e non ci sarà mai - un problema di sorvoli del polo universitario, perché le strutture del polo in ogni caso - con l'attuale pista e la nuova - si trovano a lato dell'infrastruttura di volo e non in asse pista, quindi nessuna rotta ci passa o ci passerà sopra. C'è naturalmente - e rimane - una vicinanza alla pista (dato il posto in cui il polo è stato costruito): oggi più vicino alla pista attuale con il lato corto dell'area rettangolare del polo, in futuro più vicino alla nuova pista con il lato lungo.

Per questo nel progetto (l'attuale come il precedente) è stata prevista la duna antirumore - accogliendo peraltro indicazioni costruttive della stessa Università in sede di procedura VIA - tra il sedime dello scalo e il lato sud del polo per mantenere sotto le soglie previste i livelli acustici nella fascia di strutture universitarie presenti

o previste in quella porzione dell'area, duna configurata ed inserita come elemento della sistemazione ambientale e paesaggistica della porzione di piana interessata entro il parco, con percorsi pedonali e ciclabili, spazi attrezzati, alberature, ecc.

Non sussistono quindi problemi per strutture, funzioni e attività presenti (nessuno dovrà andarsene) ed esistono tutte le condizioni, se ce n'è la volontà, di adeguare alle nuove aree di tutela aeroportuale le collocazioni delle future strutture previste o ipotizzate entro un'area del polo che si estende nella piana sestese per circa 70 ettari. Così come, d'altra parte, lo stesso progetto aeroportuale, in ottica di integrazione e coesistenza, è stato già adeguato al contesto territoriale che nel tempo gli è stato sviluppato attorno, riducendo ad un minimo indispensabile sedime, pista, piazzali, terminal e potenzialità rispetto a quella che sarebbe la reale domanda del bacino di traffico servito.

## Innsbruck: università attorno alla pista



Ad Innsbruck parte delle strutture universitarie cittadine sono collocate accanto alla pista del locale aeroporto (3,5 km dal centro cittadino, pista di 2.000 metri, cento anni di vita nel 2025). Su un lato del sedime aeroportuale, a circa 250 metri dalla pista, si trova il "Campus Technik" che ospita la facoltà di Architettura, le facoltà scientifiche di Biologia, Matematica, Fisica, Informatica e Inge-

gneria, più varie strutture di supporto e servizi quali biblioteca, laboratori, auditorium e mensa. Sull'altro lato, tra l'aeroporto e il fiume Inn, a circa 400 metri dalla pista, si trova l'area del "Campus Sport", con l'istituto sportivo-universitario e le Facoltà di Psicologia e Scienze dello Sport. Nell'area sono presenti impianti sportivi coperti e all'aperto e altre strutture di servizio.

## Olbia: università in aeroporto



La collaborazione tra università e aeroporto quale servizio ritenuto ovunque essenziale per città e territori serviti si esplicita nelle forme più svariate. Ad Olbia il terminal dello scalo ospita al primo piano una sede universitaria, accessibile dalla hall di ingresso. Sono presenti funzioni del Polo Universitario di Olbia, il Corso di Laurea In Economia e Imprese del Turismo, sede staccata della Facoltà di Economia dell'Università di Sassari e lo "Sportello Unico" (Segreteria Studenti, ERSU,

CUS) creato per consentire agli studenti di tutti i corsi di laurea dell'Ateneo di Sassari di usufruire dei servizi generali in un unico sistema. In aeroporto sono disponibili varie funzioni, tra cui la biblioteca economico giuridica e lo sportello stage per gli iscritti al corso di laurea in Economia e Imprese del Turismo. La presenza dell'Università in aeroporto è considerato un punto di forza anche per la facilità delle connessioni logistiche.

# Aeroporto reale

Mentre progetti e cantieri del “Vespucci” continuano ad essere tenuti in ostaggio di procedure surreali, l'aeroporto reale di passeggeri, vettori e operatori continua a crescere in risposta alla crescente domanda di traffico e servizi delle più disparate tipologie di utenza ed ambiti del nostro territorio, evidenziando ogni giorno di più gli effetti dei ritardi negli adeguamenti infrastrutturali.

## DATI DI TRAFFICO 2025

	passengeri	25/24	movimenti	25/24	cargo (ton)	25/24
<b>Firenze</b>	<b>3.847.658</b>	<b>+9,4%</b>	<b>43.793</b>	<b>+8,4%</b>	<b>118,0</b>	<b>+71,2%</b>
<b>Pisa</b>	<b>5.977.227</b>	<b>+7,8%</b>	<b>44.892</b>	<b>+7,3%</b>	<b>12.436,8</b>	<b>-4,1%</b>

Fonte: Assaeroporti.

## Bilancio 2025, prospettive 2026

Con 3.847.658 passeggeri (+9,4% sul 2024) nel 2025 il “Vespucci” ha raggiunto un nuovo picco massimo di traffico nella sua storia, sospinto dalla crescita generale che continua ad interessare il settore aereo. L'incremento registrato dallo scalo fiorentino è stato comunque superiore alla media nazionale (+5%) ed ottenuto con 43.793 movimenti (+8,4%). Completa il quadro il traffico merci, in incremento, ma dato sempre marginale per le capacità strutturali dello scalo, con 118 tonnellate (+71,2%).

Nel corso del 2025 le novità positive nell'operativo hanno riguardato l'apertura delle rotte di Air Corsica da Nizza, mantenuta con operatività annuale data l'ottima risposta dell'utenza che ha indotto all'incremento di frequenze dal prossimo operativo, il ritorno di Air Serbia con il volo da Belgrado, il ritorno dei voli in continuità territoriale dall'isola d'Elba gestiti da Small Fly, l'apertura della rotta per Bruxelles di Vueling. Non è stato invece avviato, per problemi del vettore, il volo annunciato da Tours-Ginevra di L'Odyssey.

Per il 2026, oltre alla ripresa tra marzo e l'estate di gran parte dei voli a carattere stagionale o sospesi per più brevi periodi, la principale novità al momento prevista è l'arrivo di Finnair con il volo da Helsinki (dal 2/4); Air Dolomiti affiancherà Austrian Airlines nella rotta per Vienna, incrementando in alcuni giorni l'offerta fino a tre frequenze; da fine marzo Aeroitalia torna al “Vespucci” con un volo bisettimanale da Cagliari; Vueling aggiungerà tra fine giugno e metà settembre il nuovo volo estivo per Minorca; da settembre Volotea attuerà l'annunciato piano di sviluppo della base fiorentina, basando al “Vespucci” un secondo Airbus A319 e lanciando le nuove rotte per Berlino, Oviedo, Siviglia, Strasburgo e Valencia.

Per l'andamento dei passeggeri è prevedibile nell'anno in corso una prosecuzione nella crescita, anche se con livelli probabilmente inferiori allo scorso anno, capaci comunque di portare lo scalo oltre la soglia dei 4 milioni di passeggeri, obiettivo prestigioso ma che evidenzia ogni giorno di più gli effetti negativi della mancata attuazione degli attesi adeguamenti infrastrutturali (pista, terminal, piazzali).

## Assaeroporti: passeggeri 2025

1	Roma Fiumicino*	51.306.744
2	Milano Malpensa	31.385.585
3	Bergamo	16.937.976
4	Napoli	13.271.522
5	Catania	12.369.485
6	Venezia*	11.850.336
7	Bologna	11.138.013
8	Milano Linate	11.131.764
9	Palermo	9.220.971
10	Bari	7.977.881
<b>11</b>	<b>Pisa</b>	<b>5.977.227</b>
12	Cagliari	5.254.433
13	Torino	5.006.169
14	Olbia	4.161.572
15	Verona*	4.027.863
16	Roma Ciampino*	3.987.517
<b>17</b>	<b>Firenze</b>	<b>3.847.658</b>
18	Brindisi	3.444.438
19	Treviso*	3.200.130
20	Lamezia Terme	3.049.594
21	Alghero	1.770.493
22	Genova	1.576.701
23	Trieste	1.651.703
24	Pescara	1.114.691
25	Trapani	1.007.409
26	Reggio Calabria	977.984
27	Perugia	620.420
28	Ancona	606.633
29	Rimini	416.594
30	Salerno	380.606
31	Lampedusa	358.089
32	Crotone	340.286
33	Parma	144.560
34	Comiso	134.495
35	Bolzano	132.958
36	Forlì	118.073
37	Cuneo	99.977
38	Foggia	69.151
39	Brescia*	8.320
40	Grosseto	4.269
41	Taranto	721

\* Dati Aeroporti 2030



AUMERS/JOHN M



AEROITALIA

A sinistra: Aeroitalia torna da fine marzo all'aeroporto di Firenze con un volo stagionale per Cagliari; nella foto: un Embraer 175.

Sopra: Finnair opererà nella stagione estiva sul “Vespucci” con un volo da Helsinki utilizzando un Embraer 190.

# Aeroporto reale



Charter sportivi, voli ospedale, voli governativi, attività di protezione civile, spostamenti di personale e visitatori dei più disparati settori presenti sul territorio. Il "Vespucci", come qualunque altro aeroporto per il proprio bacino d'utenza, è un servizio pubblico connesso ad ogni aspetto della vita della città, dell'area metropolitana e della regione.

Dall'alto in basso, uno dei Boeing 737 della KlasJet utilizzati dalla Fiorentina per le trasferte europee e per lunghe distanze nazionali. Gli eventi calcistici della squadra viola, dell'Empoli e delle nazionali (maschili e femminili) generano gran parte dei voli charter dello scalo fiorentino.

Un C-27 dell'Aeronautica Greca che in febbraio ha effettuato un volo sanitario.

I voli ospedale, per trasporto pazienti o organi, sono molto frequenti in supporto alle importanti strutture sanitarie presenti in città.

Il Gulfstream G500 della Lilly: la presenza dello stabilimento a Sesto Fiorentino porta con frequenza al "Vespucci" i velivoli della multinazionale farmaceutica provenienti dagli Stati Uniti. Le relazioni internazionali di aziende ed attività sul territorio portano ogni giorno traffico di aerotaxi e voli privati.

Il Fokker 100 della Repubblica Slovacca al "Vespucci". Compatibilmente con la tipologia di velivoli utilizzati, voli governativi operano spesso anche sullo scalo fiorentino in occasione di visite di Stato o private o per la partecipazione di presidenti, reali o ministri a eventi di vario tipo.

Un velivolo antincendio CL-415 in volo: lo scalo fiorentino serve come base di rifornimento carburante quando i Canadair sono impegnati nel pescaggio dell'acqua nel lago di Bilancino.

Tutte le tipologie di voli sono oggi soggette alle note problematiche dell'attuale assetto dello scalo, dalle penalizzazioni della pista all'insufficienza dei piazzali di sosta, con operatività sempre incerta e ricadute negative sull'accessibilità e sull'immagine della città e del territorio.



ALESSANDRO SIGNORINI



ALESSANDRO SIGNORINI



JEPHOTOS/DANIEL NICHOLSON

## Aeroporto

Anno 30 - Numero 1

N° progressivo 114 - Gennaio-Marzo 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