

E.N.A.C.  
ENTE NAZIONALE per L'AVIAZIONE CIVILE

AEROPORTO "AMERIGO VESPUCCI"

FIRENZE

PIANO GENERALE DI SVILUPPO  
(MASTER PLAN - 2001-2010)

RAPPORTO FINALE

MAGGIO 2001

 **Aeroporto  
di Firenze**  
Aeroporto di Firenze - S.p.A.

**TRANSTECH S.R.L.**  
Via B. Marliano, 14 - 00162 - ROMA

REGIONE TOSCANA  
BIBLIOTECA  
DELLA GIUNTA

VIA

29

Questo elaborato è di proprietà della A.d.F. - Aeroporto di Firenze S.p.A. - Firenze  
Ogni riproduzione, totale o parziale, è proibita senza la preventiva autorizzazione scritta.

Nella tabella seguente (Tab.6.2.1.) vengono posti a confronto le tipologie di aeromobili che attualmente servono lo scalo fiorentino con quelle che in futuro potranno utilizzare l'aeroporto tenuto conto degli interventi di potenziamento ed adeguamento previsti nel Master Plan.

Tab. 6.2.1- Tipologie di aeromobili che attualmente servono lo scalo fiorentino con quelle che in futuro potranno utilizzare l'aeroporto

CONFIGURAZIONE AEROMOBILI			
Modelli Attuali		Modelli Futuri	
tipo aa/mm	n.° posti offerti	tipo aa/mm	n.° posti offerti
ATR 72	76	A1A / AE-100	110
SAAB 340	33	EMB-145	50
RJ 85	80	Canadair/Bombardier	70
Bae 146/200	84	AVRO-RJ 95	90/100
Dornier 328	32	Dornier 728 JET	68/78
Dash 8	50	CRJ 900	90
Fokker 70	84	ERJ 170	80/100

### 6.2.3 Sintesi delle previsioni di traffico

Con riferimento agli scenari di evoluzione della domanda di traffico, (Cfr. 4.) per il dimensionamento tecnico-operativo delle infrastrutture dell'aerostazione si è ritenuto opportuno attestarsi sui parametri definibili con riferimento allo scenario "controllato". Tale scenario si configura come lo scenario intermedio tra le previsioni IRPET e le tendenze di sviluppo che si verificherebbero in assenza di vincoli distributivi e modali della domanda. Come già illustrato a tale scenario corrisponde una crescita del traffico passeggeri pari a circa 2,3 milioni all'anno.2005 fino a raggiungere i 2,7 milioni di passeggeri all'anno 2010.

Come già rilevato, si tratta di una ipotesi di crescita assolutamente prudenziale, dimensionata su un tasso medio annuo di aumento del traffico di circa il 7.5% tra il-1996 ed il 2010 (ma pari a poco più del 3% nell'ultimo quinquennio 2005-2010), laddove nella prima metà degli anni '90 tale aumento si è commisurato ad un tasso medio annuo di circa il 33%.

Di conseguenza, ai fini del dimensionamento delle infrastrutture di volo e degli edifici dell'Area Terminale, si è ritenuto opportuno prendere quale riferimento operativo un livello di traffico superiore del 10% a quello risultante dall'ipotesi di sviluppo "controllato", ossia pari a 3 milioni di passeggeri. In tal modo si è inteso tener conto dei seguenti fattori:

- I) margine di aggiustamento della previsione di sviluppo "controllato" verso l'alto, in ragione del suo profilo volutamente prudenziale;
- II) probabile incremento del fattore di carico legato all'introduzione di aeromobili con maggiore capacità di carico (aerei da 100-140 posti);
- III) obiettivo di massima utilizzazione delle aree del sedime disponibili fino a raggiungimento della massima configurazione di sviluppo dell'aeroporto.