

ARPA Lombardia – Settore Monitoraggi Ambientali

Stima delle curve del livello di valutazione del rumore aeroportuale (L_{VA}) per l'aeroporto di Malpensa Anno 2012

Relazione redatta da:

Roberta Pollini



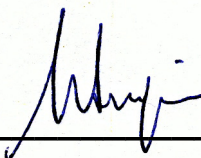
Emanuele Galbusera



Verificata da:

Responsabile U.O. Agenti Fisici e Radioprotezione

Silvana Angius



Indice

1	INTRODUZIONE	5
2	IMPOSTAZIONE DELLO STUDIO INM	6
2.1	Caratterizzazione dell'aeroporto e delle rotte	7
2.2	Periodo di riferimento	8
2.2.1	Database di traffico e criteri di validazione	8
2.2.2	Scelta delle tre settimane di maggior traffico.....	10
2.3	Dati meteo	12
2.4	Dati di traffico - Profili e Stage.....	13
2.4.1	Profili di decollo	13
2.4.2	Profili di atterraggio	13
2.4.3	Determinazione dello Stage.....	13
2.5	Utilizzo di INM	14
2.5.1	Modalità di assegnazione del traffico	14
2.5.2	Definizione di giorno medio.....	14
2.5.3	Definizione del dominio di calcolo.....	15
3	RISULTATI PRODOTTI PER L'INDICATORE L_{VA}.....	16
3.1	Curve di isolivello.....	16

GLOSSARIO DEGLI ACRONIMI

<i>AIP</i>	Aeronautical Information Publication
<i>ARP</i>	Aerodrome Reference Point
<i>ASCII</i>	American Standard Code for Information Interchange
<i>DBF</i>	Data Base File
<i>DUSAF</i>	Destinazione d'Uso del Suoli Agricoli e Forestali
<i>ECAC</i>	European Civil Aviation Conference
<i>EPNL</i>	Effective Perceived Noise Level
<i>FAA</i>	Federal Aviation Administration
<i>ICAO</i>	International Civil Aviation Organization
<i>IGM</i>	Istituto Geografico Militare
<i>INM</i>	Integrated Noise Model
<i>L_{DEN}</i>	Day-Evening-Night equivalent sound Level
<i>L_{MAX}, L_{AFMax}</i>	Maximum Noise Level
<i>L_{NIGHT}</i>	Night-time Noise Level
<i>L_{VA}</i>	Livello di Valutazione del rumore Aeroportuale
<i>MySQL</i>	My Structured Query Language
<i>NMPLLOT</i>	Noise Model Plot
<i>NPD</i>	Noise Power Distance
<i>PERL</i>	Practical Extraction and Reporting Language
<i>PTA</i>	Presidio Tecnico Aeroportuale
<i>SEA</i>	Società Esercizi Aeroportuali
<i>SEL</i>	Sound Exposure Level
<i>SID</i>	Standard Instrument Departure
<i>TAS</i>	True Airspeed
<i>VOR</i>	VHF Omni-directional radio Range

1

INTRODUZIONE

Questa relazione descrive la determinazione e l'analisi delle curve di isolivello dell'indice L_{VA} del rumore aeroportuale relativamente all'anno 2012 per lo scalo di Malpensa. È opportuno precisare che le curve di isolivello qui riportate non sono le curve che la Commissione Aeroportuale deve determinare ai sensi del DM 31 ottobre 1997 art. 5, ma rappresentano il risultato degli studi e delle elaborazioni di ARPA Lombardia effettuati per l'aggiornamento annuale delle curve di isolivello L_{va} nell'intorno degli aeroporti civili ai sensi dell'art.14 comma 3 L.R. 13/01.

La determinazione delle curve di isolivello è stata effettuata tramite il software I.N.M. ver. 7.0b.

2

IMPOSTAZIONE DELLO STUDIO INM

Lo studio è stato effettuato mediante il software di previsione dell'impatto acustico per il rumore aeroportuale INM (Integrated Noise Model, versione 7.0b) della Federal Aviation Administration. L'Integrated Noise Model (INM) è stato sviluppato dalla Federal Aviation Administration (FAA) negli Stati Uniti, allo scopo di calcolare le curve di isolivello, relative ad indicatori acustici opportunamente scelti, nei pressi di impianti aeroportuali. I risultati ottenuti con INM possono dunque essere utilizzati al fine di indirizzare la pianificazione territoriale in funzione dei problemi connessi all'inquinamento acustico.

INM è un modello statistico, fornisce cioè una stima mediata sul lungo periodo, basandosi su un giorno medio caratterizzato da valori medi di numero e tipologia di operazioni aeree, nonché di temperatura, pressione e vento. Al fine di calcolare le curve di isolivello, il modello procede in un primo momento alla determinazione del livello di rumore generato dai singoli movimenti dei singoli velivoli presso una griglia di punti attorno all'aeroporto, in un secondo momento realizza la somma o composizione dei livelli di rumore presso i rispettivi punti in accordo alla formulazione dell'indice scelto e infine effettua un'interpolazione e il tracciamento delle curve relative al descrittore scelto.

Le caratteristiche statiche di uno scenario, come per esempio le coordinate e la quota dell'aeroporto e delle estremità delle piste, le traiettorie di atterraggio e decollo, etc., sono identificate in INM dallo studio (ingl. "Study").

2.1 Caratterizzazione dell'aeroporto e delle rotte

Lo studio è stato impostato tramite la definizione delle caratteristiche principali dell'aeroporto di Malpensa: quota e coordinate dell'ARP, coordinate delle piste e metodologia di utilizzo delle stesse, localizzazione di punti interessanti ai fini dello studio (VOR).

Le rotte considerate sono quelle realmente percorse dagli aeromobili, ricavate dall'analisi delle battute del radar di Malpensa.

La preparazione dei dati di input dello scenario è stata effettuata attraverso uno script automatico che, all'interno del Sistema Informativo Dati Aeroportuali (SIDAC), estrae i voli validati¹, assegna a ciascun volo il profilo e lo *stage* corretto a seconda dell'aeromobile, assegna il volo al periodo corretto (diurno o notturno) e riversa tutti i dati ottenuti nei file di input di traffico di INM. Contestualmente, per ciascuna operazione, vengono estratte dal SIDAC le informazioni geografiche della rotta percorsa. Queste vengono convertite in coordinate relative all'ARP dell'aeroporto in esame e riversate nei file di input di INM che contengono le informazioni sulle tracce.

Per quanto riguarda lo *stage*, si sono utilizzati i dati resi disponibili dal gestore aeroportuale che ha fornito i valori di peso massimo al decollo per le principali tipologie di aeromobile che sono decollate dall'aeroporto di Malpensa nel corso del 2012.

Per i profili di decollo si è utilizzato il profilo "ICAO A" laddove previsto nel database di INM e indicato dalla compagnia aerea; in caso contrario si è utilizzato il profilo "STANDARD", corrispondente alla procedura "close in" secondo la definizione del documento PANS OPS 8168 ICAO. Maggiori dettagli sono riportati nel paragrafo **2.4 Dati di traffico - Profili e Stage.**

¹ La procedura di validazione avviene sulle singole battute radar, sulla base delle caratteristiche spazio temporali della traiettoria (cfr. paragrafo 2.2)

2.2 Periodo di riferimento

Lo scenario elaborato per l'aeroporto di Malpensa si basa sui dati relativi all'anno 2012. È stato calcolato l'indice di valutazione del rumore aeroportuale L_{VA} , come definito nel DM del 31/10/1997.

Le tre settimane di riferimento, rispettivamente nei periodi primaverile, estivo ed invernale², sono state calcolate partendo dal numero di movimenti giornalieri validati presenti nel SIDAC. Per movimenti validati si intendono tutte le operazioni di decollo e atterraggio che sono state identificate e caratterizzate completamente a partire dai dati radar forniti. I criteri di validazione dei dati di traffico sono descritti in seguito.

2.2.1 Database di traffico e criteri di validazione

I dati di traffico sono stati organizzati all'interno di un sistema informativo³ (SIDAC) progettato *ex novo* da ARPA Lombardia nell'ambito del progetto CRISTAL. È stato creato un database per ogni aeroporto lombardo, ciascuno contenente, fra le altre, le tabelle riportate nello schema di **Tabella 2. 1**.

AEROPORTI	BATTUTE	VOLO	PISTE	AN_AIRCRAFT
<i>Id_aeroporto</i>	<i>Cod_volo</i>	<i>Cod_volo</i>	<i>Id_aeroporto</i>	<i>ICAO_type</i>
<i>Nome</i>	<i>ora</i>	<i>Data</i>	<i>Nome_pista</i>	<i>INM_type</i>
<i>Latitudine</i>	<i>X_m</i>	<i>Ora</i>	<i>Latitudine</i>	<i>IATA_type</i>
<i>Longitudine</i>	<i>Y_m</i>	<i>Aereo</i>	<i>Logitudine</i>	
<i>Quota</i>	<i>Z_m</i>	<i>Aeroporto_part</i>	<i>Quota</i>	
	<i>H_m</i>	<i>Aeroporto_dest</i>		
	<i>A_m</i>	<i>Operazione</i>		
	<i>Path</i>	<i>Pista</i>		
	<i>Vel</i>	<i>SID</i>		
	<i>Mod</i>	<i>Validazione_volo</i>		
	<i>Validation</i>	<i>Data_ora_italy</i>		
	<i>Ora_italy</i>			

² Periodo primaverile: dal 1 febbraio al 31 maggio, periodo estivo: dal 1 giugno al 3° settembre, periodo invernale: dal 1 al 31 gennaio e dal 1 ottobre al 31 dicembre (DM 31/10/1997).

³ Il sistema informativo è stato realizzato utilizzando il servizio di gestione database MySQL.

Tabella 2. 1: Principali informazioni raccolte nei database relativi ai singoli aeroporti lombardi. Le intestazioni di colonna riportano le tabelle e le righe i rispettivi campi.

Oltre alle anagrafiche e alle coordinate degli ARP degli aeroporti e delle piste, è stata creata la tabella di corrispondenza *an_aircraft* che contiene i diversi codici identificativi degli aeromodelli relativi a diversi standard in uso. Grazie alle informazioni raccolte nella tabella battute è stato possibile ricostruire la traiettoria tridimensionale percorsa (traccia radar) in corrispondenza di ciascun volo, associandola cioè ad uno specifico aeromobile, una specifica rotta, ecc.

La ricostruzione delle tracce radar a partire dalle battute ha richiesto delle elaborazioni *ad hoc* effettuate con l'ausilio di un GIS. Non in tutti i casi i dati a disposizione sono stati sufficienti per identificare una traccia reale e/o associarla ad un movimento realmente avvenuto. Analogamente, nella tabella voli le informazioni relative alla rotta associata al movimento sono state ricavate a posteriori da una analisi delle battute. Anche in questo caso, per le stesse ragioni dette sopra, non si è riusciti sempre ad associare al volo questa informazione.

Al fine di una maggiore garanzia del controllo della qualità dei dati è stato introdotto, quindi, un campo validazione in entrambe le tabelle, che ammette cinque possibili valori, corrispondenti a cinque livelli di affidabilità del dato, descritti in **Tabella 2. 2:**

VALORE	CLASSE DI QUALITÀ	CARATTERIZZAZIONE DEL VOLO (assegnazione pista e SID, aeromobile, orario, ecc)	RICOSTRUZIONE TRACCIA RADAR
Y	Validato classe I	SI	SI
L	Validato classe II	SI	SI (almeno 4 battute)
P	Non validato	NO (impossibilità di assegnare la pista)	SI
D	Non validato	SI	NO (meno di 4 battute)
N	Non validato	NO	NO

Tabella 2. 2: Classificazione e criteri di validazione dei dati di traffico nel DB ARPA.

I voli considerati non validati e classificati come "N" e "D" sono stati esclusi da tutte le elaborazioni successive, mentre i voli classificati come "L" sono stati inclusi nelle analisi del traffico e nelle simulazioni. I voli classificati come "P" sono stati analizzati manualmente uno ad uno per assegnare la pista.

2.2.2 Scelta delle tre settimane di maggior traffico

In accordo con la normativa vigente, sono state individuate, per l'anno 2012, le tre settimane di maggior traffico, in termini di tre valori massimi assoluti (relativi ai tre periodi stagionali) della somma mobile su sette giorni calcolata come somma del numero di movimenti giornalieri del giorno corrente e dei sei precedenti.

Le tre settimane di riferimento individuate per l'anno 2012 sono riportate in **Tabella 2.3** e le figure seguenti mostrano l'andamento dei movimenti settimanali e giornalieri all'interno dei tre periodi.

Periodo	Settimane di maggior traffico 2012	Numero di movimenti totali	Numero di movimenti validi
Primaverile	25 – 31 Maggio	3460	3438
Estivo	31 Agosto – 06 Settembre	3954	3904
Invernale	14 – 20 Ottobre	3339	3314

Tabella 2.3 : Settimane a maggior traffico per il 2012

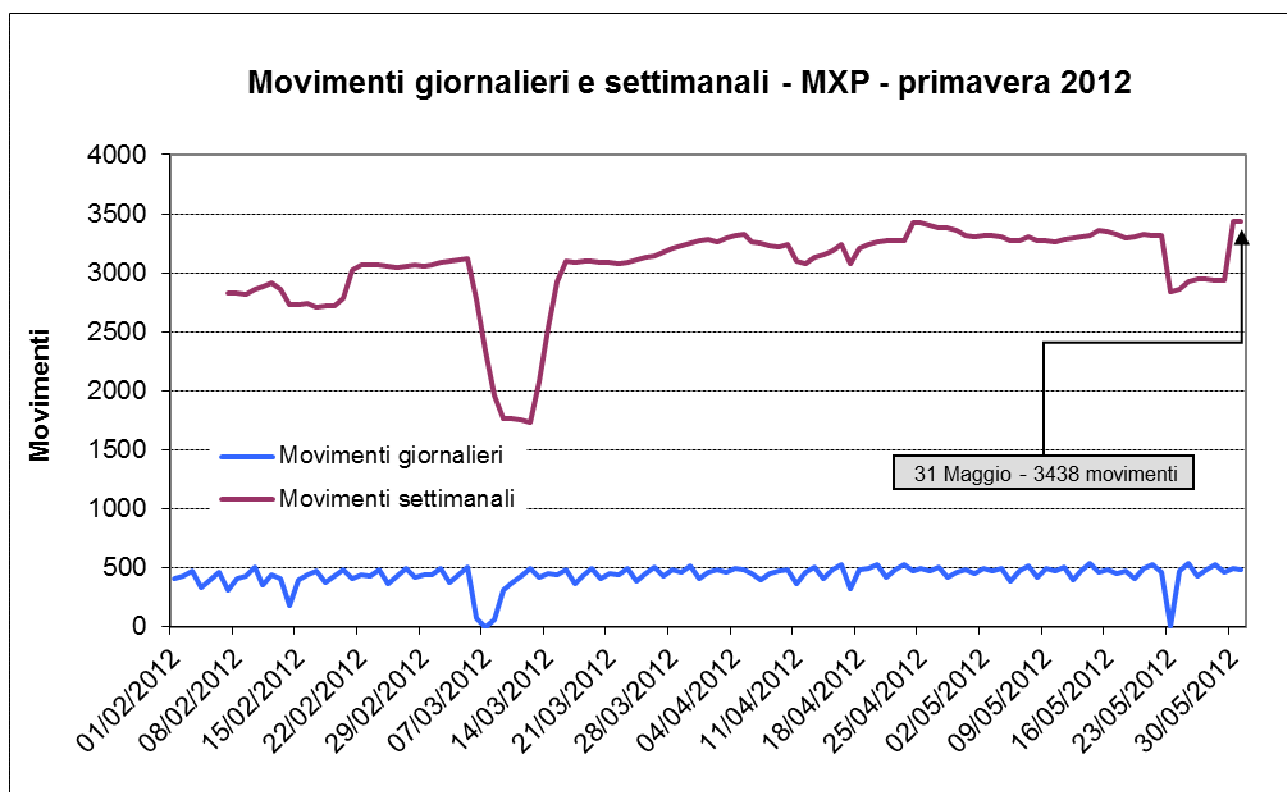


Figura 2.1 : Movimenti giornalieri e settimanali – primavera 2012 (1 febbraio – 31 maggio; DM 31/10/1997).

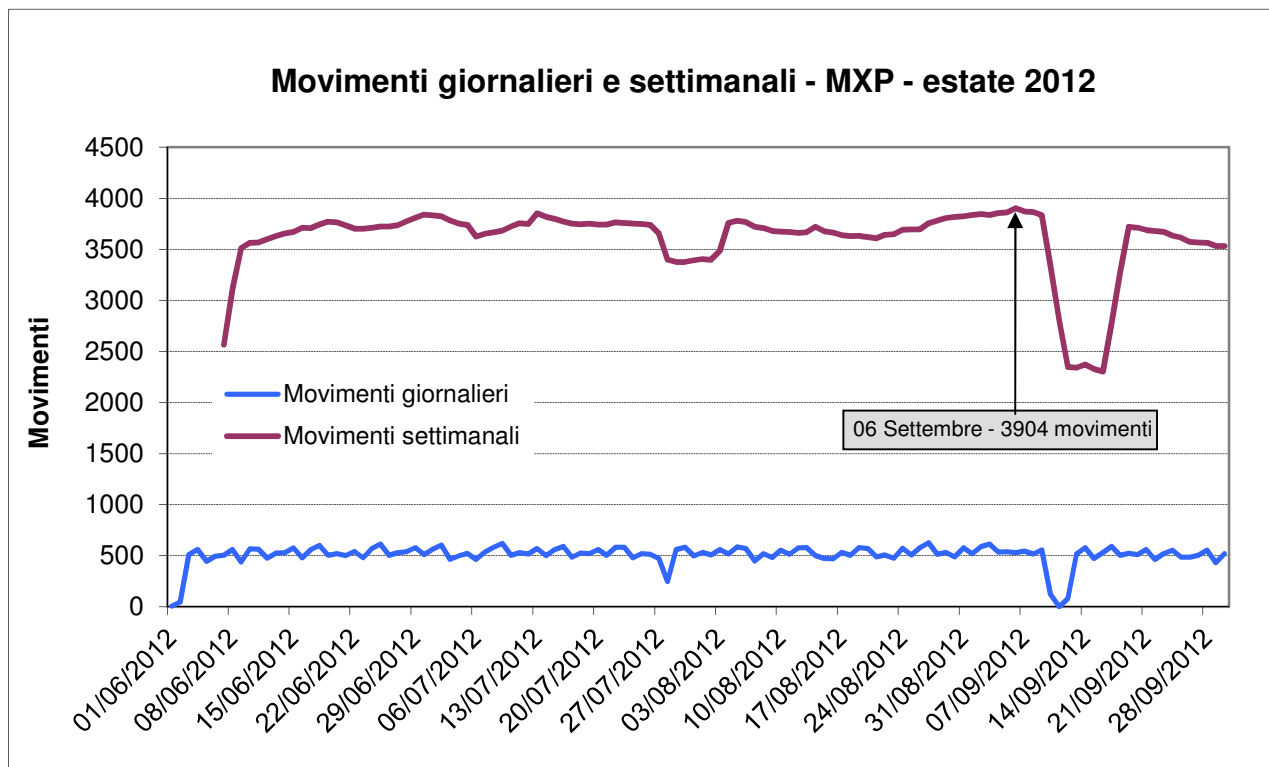


Figura 2.2 : Movimenti giornalieri e settimanali – estate 2012 (1 giugno – 30 settembre; DM 31/10/1997).

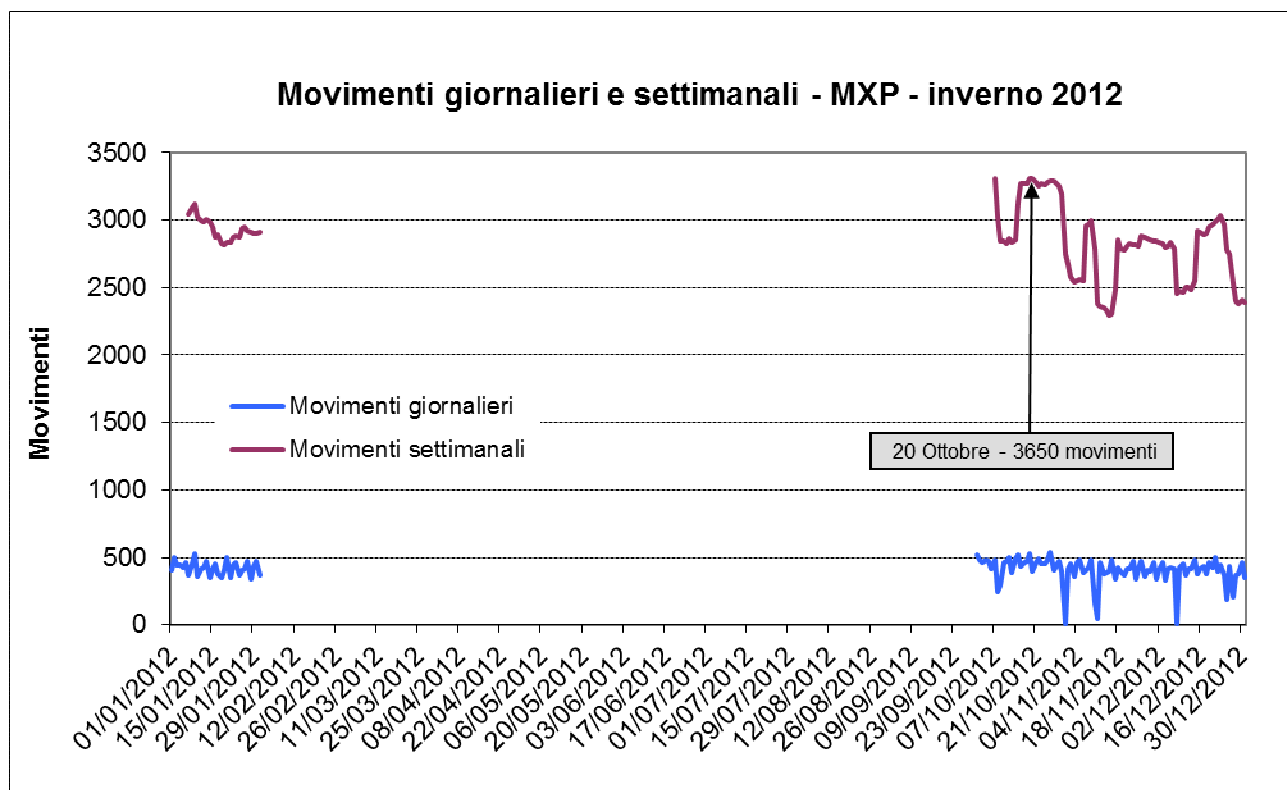


Figura 2.3 : Movimenti giornalieri e settimanali – inverno 2012 (1-31 gennaio, 1 ottobre – 31 dicembre; DM 31/10/1997).

2.3 Dati meteo

I dati meteorologici utilizzati sono i valori orari di temperatura, pressione e umidità riferiti alla stazione ARPA di Lonate Pozzolo. La meteorologia di input richiesta da INM consiste nel set di valori mediati sul periodo di riferimento relativo al caso stesso. Essendo ogni caso corrispondente ad una settimana, a partire dalle medie orarie sono state ricavate le medie settimanali per temperatura, pressione e umidità (Tabella 2. 4).

	Data	Temperatura (°C)	Pressione (hPa)	Umidità [%]
Periodo primaverile	25/05/2012	21,8	990,5	55,6
	26/05/2012	20,9	991,4	52,1
	27/05/2012	19,6	991,4	53,9
	28/05/2012	19,5	988,6	62,1
	29/05/2012	21,7	986,4	54,5
	30/05/2012	21,2	990,6	60,2
	31/05/2012	21,5	991,8	63,5
	Media settimanale	20,9	990,1	57,4
Periodo estivo	31/08/2012	15,2	989,6	74,5
	01/09/2012	17,5	994,7	80,8
	02/09/2012	18,0	991,6	82,5
	03/09/2012	19,3	991,0	79,9
	04/09/2012	20,7	990,2	75,8
	05/09/2012	21,5	992,6	68,8
	06/09/2012	14,0	981,8	84,5
	Media settimanale	18,0	990,2	78,1
Periodo invernale	14/10/2012	14,0	981,8	84,5
	15/10/2012	11,0	977,3	86,8
	16/10/2012	10,4	985,2	70,0
	17/10/2012	11,0	996,2	78,0
	18/10/2012	13,0	997,9	80,3
	19/10/2012	12,8	997,9	82,1
	20/10/2012	12,9	996,2	78,2
	Media settimanale	12,2	990,4	80,0

Tabella 2. 4: Parametri meteo di input relativi all'aeroporto di Malpensa nell'anno 2012 utilizzati per le simulazioni INM

2.4 Dati di traffico - Profili e Stage

I dati relativi al traffico aereo utilizzati sono quelli reali nel periodo di riferimento. Essi sono organizzati secondo il modello di aereo, il tipo di operazione (decollo o atterraggio), la pista assegnata, il numero di operazioni nelle diverse fasce orarie (diurna, serale e notturna).

2.4.1 Profili di decollo

Per i profili di decollo, è stato impostato il profilo "ICAO A" laddove previsto nel database di INM; in caso contrario si è utilizzato il profilo "STANDARD", corrispondente alla procedura "close in" secondo la definizione del documento PANS OPS 8168 ICAO.

2.4.2 Profili di atterraggio

Si sono utilizzati i profili STANDARD per tutti gli aeromobili.

2.4.3 Determinazione dello Stage

Gli *stage*⁴ sono stati attribuiti alle principali tipologie di velivolo in base ai dati di peso massimo al decollo (mtow: maximum take off weight) forniti dai vettori relativamente all'intero anno 2012. Tali pesi sono stati mediati sul totale dei voli per ciascuna tipologia di aeromobile e in base al peso medio è stata individuata la classe di peso corrispondente nel database di INM a cui è associato un determinato stage. Agli aeromodelli non presenti nelle statistiche è stato attribuito lo stage più cautelativo.

⁴ Lo stage del velivolo dipende dal tipo di aereo e dal suo peso al decollo (in prima approssimazione, dal carico di carburante e dunque dalla destinazione). Tale parametro risulta determinante nel computo del percorso di accelerazione al suolo in decollo e delle velocità e gradiente di salita iniziale. Stage bassi corrispondono a profili di decollo più ripidi che possono essere eseguiti da velivolo con carico ridotto.

2.5 Utilizzo di INM

2.5.1 Modalità di assegnazione del traffico

Ad ogni traccia bidimensionale del modello INM viene assegnato il traffico mediante uno script automatico che, accedendo al SIDAC, estrae i voli validati, assegna a ciascun volo il modello aereo, l'operazione ed il profilo corretto a seconda dell'aeromobile, assegna il volo al periodo corretto (diurno o notturno) e riversa tutti i dati ottenuti nei file di input di traffico di INM. In questo modo ad ogni volo cui corrisponde una traccia radar valida viene assegnata una e una sola traccia bidimensionale nel modello INM: per ciascuna operazione, vengono estratte dal SIDAC le informazioni geografiche della rotta percorsa. Queste vengono convertite in coordinate relative all'ARP dell'aeroporto in esame e riversate nei file di input di INM che contengono le informazioni sulle tracce. Questa modalità di utilizzo viene denominata *one track-one radar*: in questo modo non è necessario definire delle traiettorie medie e la relativa dispersione, che verrà simulata così come si è manifestata effettivamente.

2.5.2 Definizione di giorno medio

INM prevede come dato di input relativo al traffico i movimenti di un aeroporto riferiti ad un giorno medio, ottenuto generalmente operando una media su un periodo piuttosto lungo, tipicamente un anno. Le operazioni di volo vengono ripartite in due fasce orarie (diurna e notturna) su cui vengono calcolati gli indicatori acustici di interesse nel caso simulato.

Per lo studio in esame si è, invece, scelta una metodologia differente, che permette di evitare alcune approssimazioni dovute all'utilizzo di una media su un periodo così ampio. Va osservato, comunque, che INM è un modello di tipo statistico, e non predittivo, ed è comunemente utilizzato per ottenere stime che hanno valore quando riferite ad un periodo che consenta di rappresentare dei valori medi significativi, mentre risulta non adatto per riprodurre i parametri acustici relativi ad un

singolo evento, che sono condizionati da innumerevoli fattori aleatori, la cui influenza può essere rilevante.

La modalità prescelta consiste, dunque, nell'elaborare gli scenari relativi a ciascun giorno medio delle tre settimane considerate, con le tracce radar connesse e con le condizioni meteorologiche osservate; in seguito i valori ottenuti per i 3 giorni sono stati mediati con NMPLOT.

2.5.3 Definizione del dominio di calcolo

Per tutti gli scenari le curve di isolivello sono calcolate utilizzando un dominio di calcolo di tipo Contour, definito su una griglia quadrata di lato pari a 16 miglia nautiche, centrata sulle coordinate dell'ARP dell'aeroporto, di granularità variabile elaborata dinamicamente da INM sulla base di alcuni parametri numerici di soglia definiti dall'utente e riportati in **Tabella 2. 5**.

Coordinate ARP	LAT= 5052985.072	LOG= 1478443.892
Grid Origin (nmi)	X= -8	Y= -8
Distance between points (nmi)	I =16	J = 16
Refinement	9	
Tolerance	0,25	

Tabella 2. 5: Parametri INM definiti per il dominio di calcolo di tipo *Contour*

3

RISULTATI PRODOTTI PER L'INDICATORE L_{VA}

3.1 Curve di isolivello

Nella figura riportata nella pagina seguente sono illustrate le curve di isolivello dei valori L_{VA} (60-65-75 dB(A)), ottenuti dalle elaborazioni dei risultati di INM, corrispondenti al giorno medio delle tre settimane di riferimento. Tale risultato è stato ottenuto utilizzando la media logaritmica dei tre giorni medi relativi ad ognuna delle tre settimane che rappresentano il periodo con maggior numero di movimenti osservati nello scalo di Malpensa per l'anno 2012.

Il territorio è rappresentato dalla Carta Tecnica Regionale della Regione Lombardia. Le curve sono in formato shapefile ESRI georeferenziato nel sistema Gauss Boaga, per poter essere riportate graficamente sullo sfondo di interesse tramite un qualunque sistema di tipo G.I.S.

Dal confronto con le elaborazioni effettuate per l'anno 2011 si riscontra un allungamento delle isofoniche relative ad L_{VA} pari a 60 e 65 dB(A) in corrispondenza della pista sinistra (35L e 17R) sia in direzione Nord che Sud. Per quanto riguarda la pista destra invece si riscontra solo un rigonfiamento delle stesse isofoniche in direzione nord-ovest conseguente all'incremento riscontrato in corrispondenza della pista sinistra appena menzionato e una lieve contrazione delle stesse isofoniche in direzione Sud (riduzione atterraggi 35R). Gli allungamenti rilevati delle isofoniche non sono in generale da addebitarsi al traffico aereo che risulta essere diminuito (per le tre settimane a maggior traffico si contano 903 movimenti in meno rispetto al 2011) ma all'aggiornamento dei dati relativi al peso medio degli aeromobili e quindi allo stage assegnato per i decolli che risulta aumentato per molti velivoli rispetto alle precedenti simulazioni. Si conferma inoltre, che una piccola porzione del comune di Castano Primo, come osservato negli ultimi due anni, risulta essere lambita dall'isofonica pari a 60dB(A) senza denotare particolari criticità.

