

ARPA Lombardia – Settore Monitoraggi Ambientali

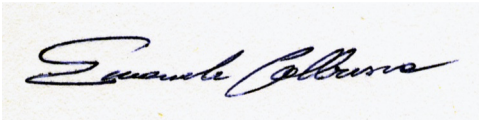
Stima delle curve del livello di valutazione del rumore aeroportuale (L_{VA}) per l'aeroporto di Orio al Serio Anno 2010

Relazione redatta da:

Roberta Pollini



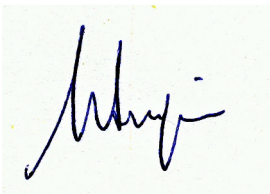
Emanuele Galbusera



Verificata da:

Responsabile U.O. Agenti Fisici

Silvana Angius



Emessa il: 27/08/2012

Indice

1	INTRODUZIONE	6
2	IMPOSTAZIONE DELLO STUDIO INM	7
2.1	<i>Caratterizzazione dell'aeroporto e delle rotte</i>	8
2.2	<i>Periodo di riferimento</i>	9
2.2.1	<i>Database di traffico e criteri di validazione</i>	9
2.2.2	<i>Scelta delle tre settimane di maggior traffico.....</i>	11
2.3	<i>Dati meteo</i>	13
2.4	<i>Dati di traffico - Profili e Stage.....</i>	14
2.4.1	<i>Profili di decollo</i>	14
2.4.2	<i>Profili di atterraggio</i>	14
2.4.3	<i>Determinazione dello Stage.....</i>	14
2.5	<i>Utilizzo di INM</i>	15
2.5.1	<i>Modalità di assegnazione del traffico</i>	15
2.5.2	<i>Definizione di giorno medio</i>	15
2.5.3	<i>Definizione del dominio di calcolo.....</i>	16
3	RISULTATI PRODOTTI PER L'INDICATORE L_{VA}.....	17
3.1	<i>Curve di isolivello.....</i>	17



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 2010 per lo scalo di Orio al Serio. 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. Per maggiori dettagli in merito alle modalità di utilizzo di tale software si può fare riferimento al documento *"Calcolo delle curve previsionali del livello di rumore aeroportuale per cinque diversi scenari di traffico e utilizzo degli aeroporti di Linate e di Malpensa - Documento 1: Introduzione"* prodotto nell'ambito della Convenzione tra Regione Lombardia e ARPA del 17.10.2002, art. 2 comma 3, reperibile nelle pagine web del sito <http://www.cedra.regione.lombardia.it/>.

È importante sottolineare che le curve così elaborate non sono direttamente confrontabili con quelle approvate dalla Commissione Aeroportuale in data 22/11/2010, ai sensi del DM 31/10/1997 art.5, elaborate mediante una diversa versione (6.2a) del modello INM. L'utilizzo della versione 7.0b, caratterizzata da un aggiornamento delle tipologie di aeromobili utilizzati rispetto alle versioni precedenti, è auspicabile in particolare per poter applicare quanto previsto dal documento ECAC 29(3° edizione)¹. Tali indicazioni, recepite a partire dalla versione 7.0 di INM, hanno consentito l'affinamento dei metodi di calcolo e costruzione dei profili di decollo e atterraggio e dei tracciati degli aeromobili.

¹ Metodo di calcolo raccomandato a livello europeo per il rumore degli aeromobili (**Raccomandazione 2003/613/CE del 06/08/03**)

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 Orio al Serio: 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 Orio al Serio.

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 validati², 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 dalle compagnie aeree durante una indagine compiuta nel corso dei lavori della Commissione Aeroportuale di Malpensa.

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.

² 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 Orio al Serio si basa sui dati relativi all'anno 2010. 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 invernale³, 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 informativo⁴ (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>			

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.

³ 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).

⁴ Il sistema informativo è stato realizzato utilizzando il servizio di gestione database MySQL.

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 2010, 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 2010 sono riportate in **Tabella 2.3** e le figure seguenti mostrano l'andamento dei movimenti settimanali e giornalieri all'interno dei tre periodi.

Periodo 2010	Settimane di maggior traffico	Numero di movimenti totali	Numero di movimenti validi
Primaverile	17 – 23 Maggio 2010	1391	1384
Estivo	01 – 07 Agosto 2010	1506	1506
Invernale	13 – 19 Ottobre 2010	1364	1362

Tabella 2.3 : Settimane a maggior traffico per il 2010

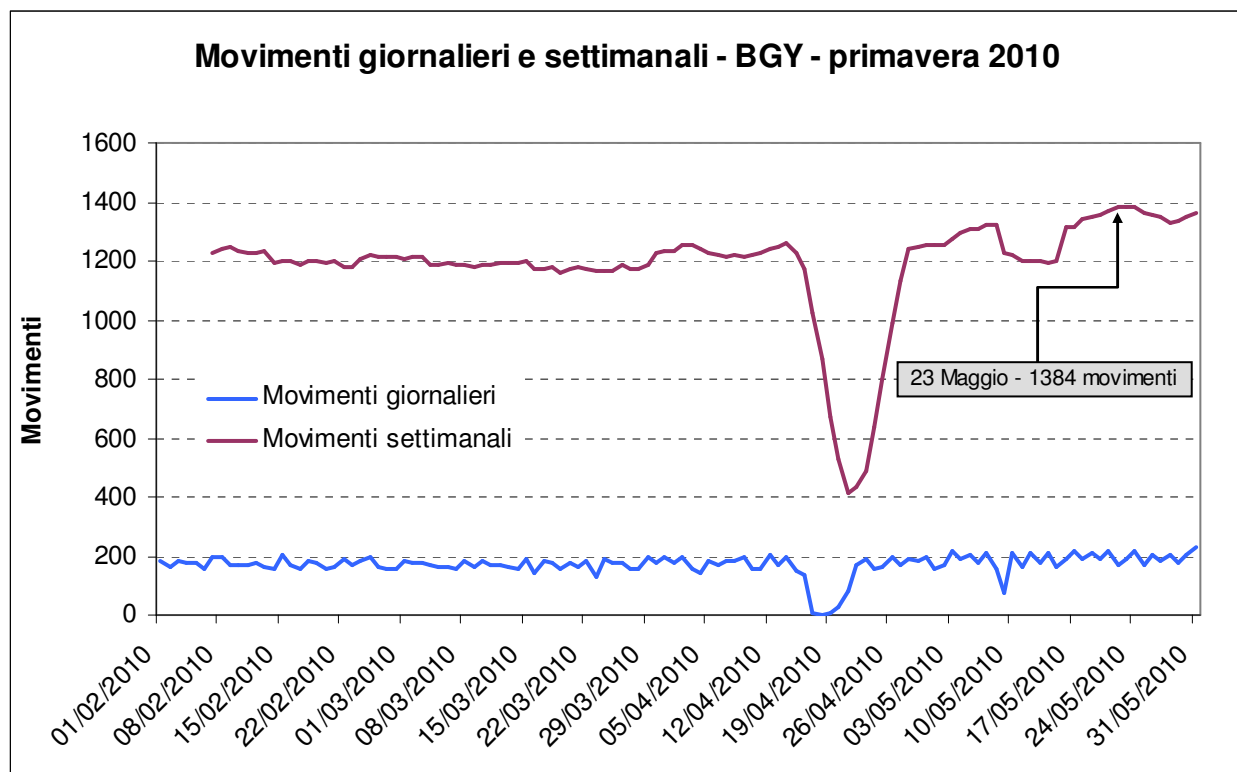


Figura 2.1 : Movimenti giornalieri e settimanali – primavera 2010 (1 febbraio – 31 maggio; DM 31/10/1997).

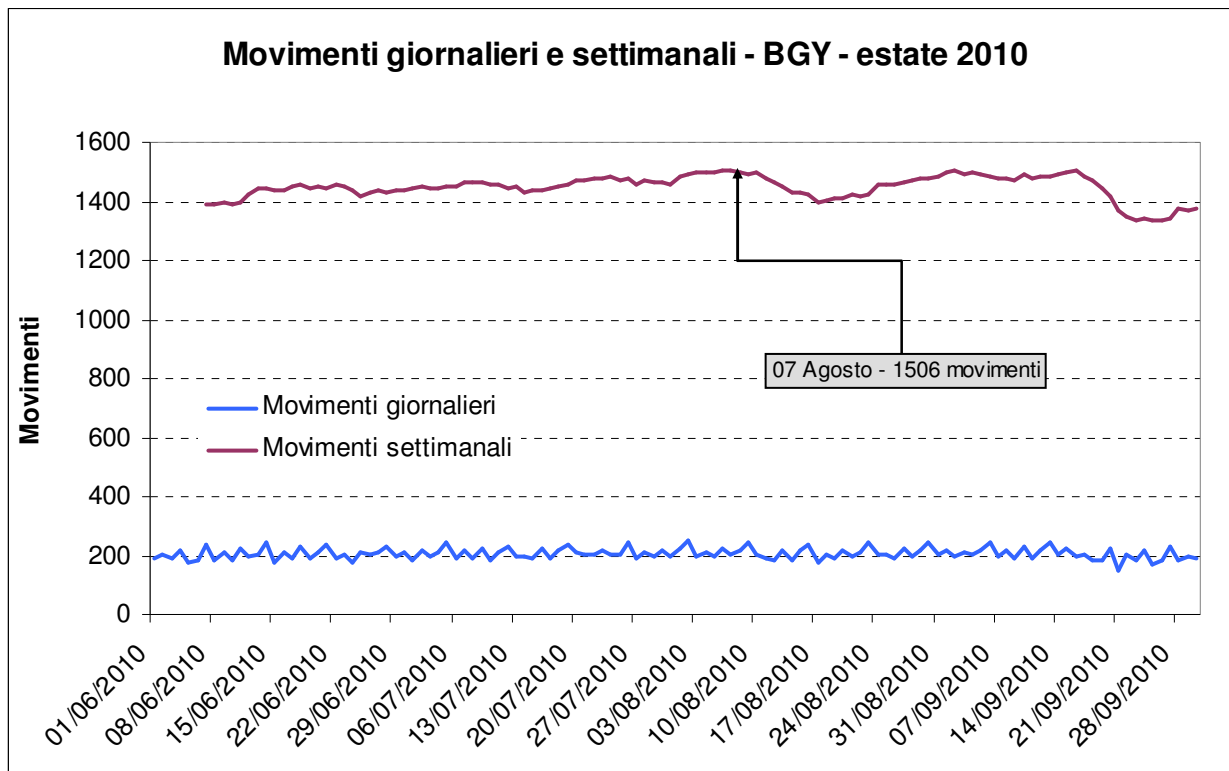


Figura 2.2 : Movimenti giornalieri e settimanali – estate 2010 (1 giugno – 30 settembre; DM 31/10/1997).

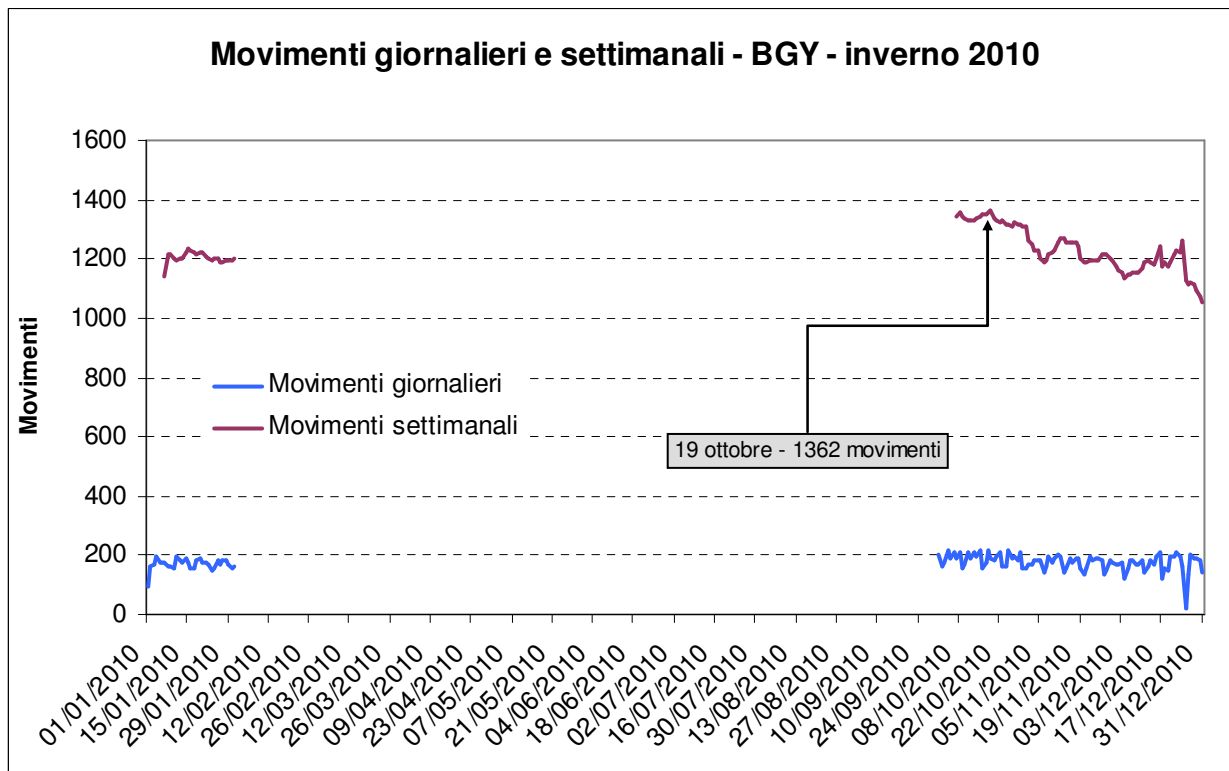


Figura 2.3 : Movimenti giornalieri e settimanali – inverno 2010 (1-31 gennaio, 1 ottobre – 31 dicembre; DM 31/10/1997).

2.3 Dati meteo

I dati meteorologici utilizzati sono i valori orari di temperatura, pressione e umidità riferiti alla stazione ARPA di Osio Sotto. 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	17/05/2010	16,9	997,1	34,0
	18/05/2010	17,5	1000,0	30,0
	19/05/2010	15,6	1000,7	40,4
	20/05/2010	17,1	1002,3	47,5
	21/05/2010	19,0	1002,7	44,7
	22/05/2010	20,1	1001,1	42,1
	23/05/2010	21,2	999,7	43,9
	Media settimanale	18,2	1000,5	40,4
Periodo estivo	01/08/2010	23,2	1000,0	57,2
	02/08/2010	24,1	997,2	60,2
	03/08/2010	23,6	992,2	61,5
	04/08/2010	22,4	992,4	62,3
	05/08/2010	17,0	988,9	91,5
	06/08/2010	19,7	992,2	68,6
	07/08/2010	21,1	998,1	56,1
	Media settimanale	21,6	994,4	65,3
Periodo invernale	13/10/2010	12,1	994,0	75,1
	14/10/2010	12,9	992,3	76,0
	15/10/2010	12,1	991,2	80,9
	16/10/2010	10,7	990,0	81,2
	17/10/2010	8,4	992,6	100,0
	18/10/2010	10,1	995,5	86,8
	19/10/2010	11,0	990,4	70,6
	Media settimanale	11,0	992,3	81,5

Tabella 2. 4: Parametri meteo di input relativi all'aeroporto di Orio al Serio nell'anno 2010 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*⁵ sono stati attribuiti sulla base dei dati di peso medi forniti dalle compagnie aeree ad inizio 2010.

⁵ 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. La logica che sta alla base della suddivisione è quella per cui per tratte più lunghe si hanno carichi di carburante maggiori e quindi pesi al decollo superiori.

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 NMPLLOT.

2.5.3 Definizione del dominio di calcolo

Per tutti gli scenari le curve di isolivello sono calcolate utilizzando un dominio di calcolo⁶ 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= 5057539.781	LOG= 1554579.837
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*

⁶ Per i dettagli circa la modellazione del dominio di calcolo in INM, si veda il *Documento 1 -Introduzione Metodologica*, Paragrafo 2.3 (consultabile sul sito <http://www.cedra.regione.lombardia.it>)

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 Orio al Serio per l'anno 2010.

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 2009 si riscontrano delle differenze significative per le isofoniche relative ad L_{VA} pari a 60 e 65 dB(A) in direzione Ovest. Si osserva, infatti, una variazione del territorio ricompreso in Zona A e una riduzione dell'estensione della Zona B determinate dalla sperimentazione avviata il 24 Settembre 2009. In particolare, si riscontra una riduzione del territorio comunale abitato di Bergamo ricompreso in Zona A e in Zona B. Il territorio abitato di Azzano S.Paolo ricadente in zona A, invece, è incrementato rispetto al 2009. In definitiva, in termini di popolazione totale esposta sia in Zona A che in zona B, si registra una diminuzione rispetto alla situazione precedente alla sperimentazione. Inoltre, sebbene in direzione Est si noti un allungamento della Zona A, essa non interessa centri abitati. Tali risultati, quindi, consentono di affermare che le nuove procedure di decollo approvate in Commissione Aeroportuale hanno consentito il conseguimento di una riduzione dell'impatto acustico determinato dall'Aeroporto di Orio al Serio, nonostante per il 2010 si siano registrati, per le tre settimane a maggior traffico, circa 200 movimenti in più rispetto al 2009.

