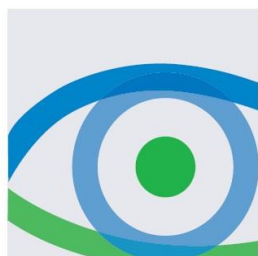


Aeroporto internazionale di Lamezia Terme Piano di sviluppo aeroportuale



Studio di impatto ambientale
Quadro di riferimento ambientale
Allegato QAMB.A03
Rumore - Modello di simulazione e
dati di input considerati



1	I MODELLI DI SIMULAZIONE	3
1.1	<i>Il modello di simulazione INM.....</i>	<i>3</i>
1.2	<i>Il modello di simulazione SoundPlan.....</i>	<i>4</i>
2	I DATI DI INPUT NEL MODELLO DI SIMULAZIONE INM.....	7
2.1	<i>Georeferenziazione.....</i>	<i>7</i>
2.2	<i>Traffico e procedure di volo.....</i>	<i>7</i>
2.2.1	<i>Ante Operam.....</i>	<i>7</i>
2.2.2	<i>Dati meteo.....</i>	<i>10</i>
2.3	<i>Post Operam.....</i>	<i>10</i>
2.3.2	<i>Dati meteo.....</i>	<i>12</i>
3	I DATI DI INPUT NEL MODELLO DI SIMULAZIONE SOUNDPLAN	13
3.1	<i>Orografia del territorio.....</i>	<i>13</i>
3.1.1	<i>Ante operam.....</i>	<i>13</i>
3.1.2	<i>Post operam.....</i>	<i>13</i>
3.2	<i>Sorgenti stradali.....</i>	<i>13</i>
3.2.1	<i>Ante operam.....</i>	<i>13</i>
3.2.2	<i>Ante Operam.....</i>	<i>15</i>

1 I MODELLI DI SIMULAZIONE

1.1 Il modello di simulazione INM

Il software previsionale INM (Integrated Noise Model) è un software sviluppato dalla Federal Aviation Administration (FAA) e riconosciuto dall' Agenzia Nazionale Protezione Ambiente (ANPA) come modello matematico utilizzabile ai sensi dell' art. 2 comma 1 let. A del D.M. Ambiente/Trasporti del 3 Dicembre 1999 e conforme al DOC 29 dell'ECAC "Report on Standard Method of Computing Noise Countous around Civil Airports".

L'INM fornisce un metodo concettualmente semplice per determinare il rumore di origine aeronautica sul territorio circostante un aeroporto. Il modello consente di determinare le curve di isolivello acustico attraverso l'inserimento dei dati necessari al calcolo delle curve Noise Power Distance (NPD) le quali mettono in relazione il descrittore acustico (SEL o LAE – per la legge italiana) con la distanza tra la sorgente (aeromobile), il ricettore e la potenza richiesta ai motori. Le relazioni NPD sono definite all'interno di un database relazionale per molti modelli di aeromobili; per i velivoli non inseriti all'interno del database ufficiale è possibile creare delle opportune sostituzioni sulla base sia dei dati acustici che di quelli prestazionali. Il modulo di calcolo dell'INM è basato su standards della Society of Automotive Enginners (SAE) Aviation Noise Committee (A-21); tale comitato è formato da ricercatori, autorità governative, costruttori di motori aeronautici e sviluppatori del software.

I tre documenti su cui di basa il sistema sono:

- SAE-AIR-1845, "Procedure for the Calculation of Airplane Noise in the Vicinità of Airports";
- SAE-AIR-1751, "Prediction Method for Lateral Attenuation of Airplane Noise Durino Takeoff and Landing";
- SAE-ARP-866°, "Standard Values of Atmospheric Absorption as a Function of Temperature and Humidity".

I dati di input necessari al modello si distinguono essenzialmente in tre categorie: georeferenziazione, traffico e procedure di volo e meteo (cfr. Tabella 1-1).

<i>Georeferenziazione</i>	<ul style="list-style-type: none"> • dati orografici dell'intorno aeroportuale e dell'infrastruttura aeroportuale; • dimensione e orientamento della pista; • posizione in pianta e quota delle testate pista; • presenza di ostacoli;
<i>Traffico e procedure di volo</i>	<ul style="list-style-type: none"> • numero delle operazioni nello scenario di riferimento; • mix flotta aeromobili (modello e motorizzazione); • calcolo del giorno medio equivalente; • procedure di volo per le operazioni di decollo e atterraggio;
<i>Meteo</i>	<ul style="list-style-type: none"> • temperatura; • umidità; • pressione atmosferica; • componente vento di prua media (headwind).

Tabella 1-1 Categorie e tipologia di dati di input del modello INM

1.2 Il modello di simulazione SoundPlan

Il modello di calcolo utilizzato è SoundPlan: un software all'avanguardia per effettuare simulazioni acustiche in grado di rappresentare al meglio le reali condizioni ambientali che caratterizzano il territorio studiato. Questo modello di simulazione è uno tra strumenti più completi oggi presenti sul mercato per la valutazione della propagazione del rumore prodotto da sorgenti di ogni tipo: da quelle infrastrutturali, quali ad esempio strade, ferrovie o aeroporti, a quelle fisse, quali ad esempio strutture industriali, impianti energetici, etc.

SoundPlan è uno strumento previsionale ad "ampio spettro", progettato per modellizzare la propagazione acustica in ambiente esterno prendendo in considerazione tutti i fattori interessati al fenomeno, come la disposizione e forma degli edifici, la topografia del sito, le barriere antirumore, il tipo di terreno e gli effetti meteorologici.

Tra i diversi standards di propagazione acustica per le strade e ferrovie, disponibili all'interno del software, è presente inoltre l'ISO 9613-2 riconosciuto dal Decreto Legislativo 19 agosto 2005 n.194 «Attuazione della direttiva 2002/49/CE relativa alla determinazione e alla gestione del rumore ambientale» per il calcolo del livello acustico limitatamente alle infrastrutture viarie.

Una delle principali innovazioni di questo software si riscontra proprio nella precisione di dettaglio con cui viene rappresentata la reale orografia del territorio; per fare un esempio si può citare la schematizzazione di ponti e viadotti, i quali possono essere modellati come sorgenti sonore posizionate alla quota voluta, mantenendo però libera la via di propagazione del rumore al di sotto del viadotto stesso.

L'area di studio viene caratterizzata orograficamente mediante l'utilizzo di file georeferenziati con la creazione di un DGM (Digital Ground Model) ottenuto attraverso algoritmo TIN (Triangular Irregular Network), che è ritenuto il più attendibile per la realizzazioni di modelli digitali del

terreno partendo da mappe vector. Questo sistema sfrutta alcune potenzialità del DEM (Digital Elevation Model) come la possibilità di mediare le distanze tra le isoipse, ma introduce, in caso di soli punti quotati noti, la tecnica di triangolazione ad area minima, crea cioè una serie di "triangoli" che hanno come vertici i punti quotati noti e con la minor area possibile e attribuisce a queste aree triangolari valori di quota calcolati sulla differenza dX, dY e dZ, ovvero le pendenze dei versanti.

La realizzazione di un file di input può essere coadiuvata dall'innovativa capacità del software di generare delle visualizzazioni tridimensionali del sito, mediante un vero e proprio simulatore di volo in cui è possibile impostare il percorso e la quota del volo, variabili anche in itinere del sorvolo secondo necessità; tale strumento permette di osservare graficamente la totalità dei dati di input immessi, verificandone la correttezza direttamente muovendosi all'interno di scenari virtuali tridimensionali.

Durante lo svolgimento delle operazioni matematiche, questo software permette di effettuare calcoli complessi e di archiviare tutti i livelli parziali collegati con le diverse sorgenti, per qualsiasi numero di punti di ricezione al fine di individuare i singoli contributi acustici. Inoltre i livelli acustici stimati sui punti della griglia (mappe acustiche) possono essere sommati, sottratti ed elaborati, con qualsiasi funzione definita dall'utente.

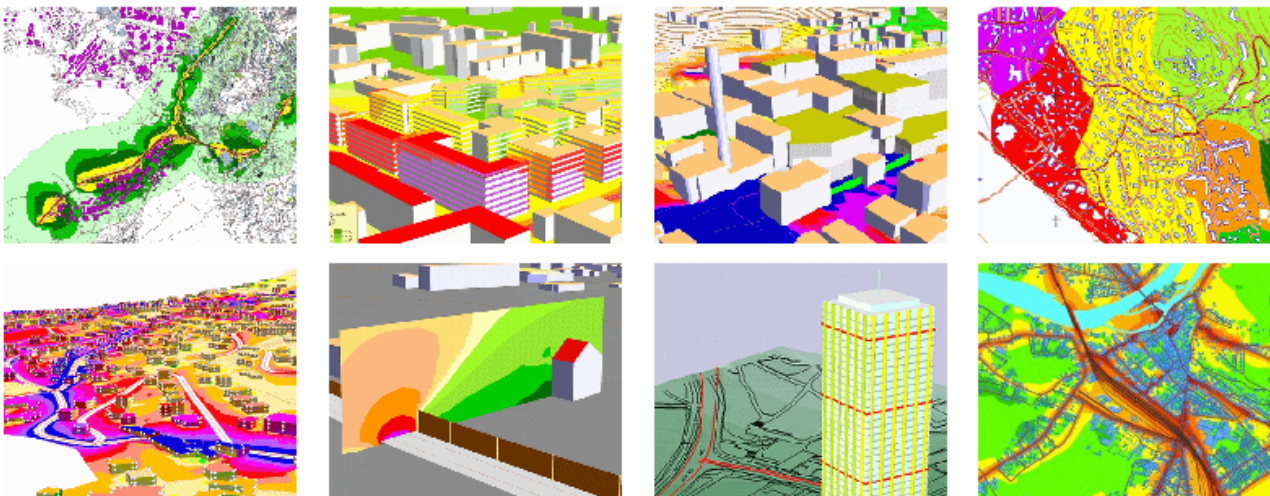


Figura 1-1 SoundPlan – esempio di output del modello in 2D e 3D della mappatura acustica

Il software permette, infine, di ottenere in formato tabellare qualunque valore acustico si voglia conoscere di un ricettore, per ognuna delle sue facciate, per ogni piano, restituendo anche l'orientamento delle facciate rispetto alla sorgente sonora, la differenza di quota sorgente-ricettore ed altre informazioni presenti nel modello: è, ad esempio, in grado di effettuare calcoli statistici relativi all'impatto sonoro a cui è soggetta la popolazione presente nell'area di studio, seguendo i dettati delle ultime normative europee.

Per la modellazione delle sorgenti industriali, il codice prende in considerazione quattro diversi tipi:

- Puntuali;
- Lineari;
- Areali;
- Volumiche;

Per ciascuna sorgente è possibile definire il livello di potenza sonora emesso e l'intervallo temporale di funzionamento nell'arco delle 24 ore.

Per quanto riguarda i dati di input, questi si distinguono nelle categorie evidenziate in tabella seguente.

<i>Orografia</i>	<ul style="list-style-type: none">• Dati orografici per la creazione del DGM (Digital Ground Model)• Edifici presenti nell'area di studio (posizione, altezza, numero di piani)
<i>Sorgenti stradali</i>	<ul style="list-style-type: none">• Caratteristiche geometriche di ogni asse stradale• Dati di traffico• Velocità di percorrenza• Tipologia di fondo stradale

Tabella 1-2 Categorie e tipologia di dati di input del modello INM

2 I DATI DI INPUT NEL MODELLO DI SIMULAZIONE INM

2.1 Georeferenziazione

Sono stati inseriti tutti i dati caratteristici dell'aeroporto come da documentazione ufficiale (AIP AD2 LICA 2-1). E' stata importata la configurazione dell'aeroporto nelle modalità previste dall'INM, le testate della pista sono state georeferenziate con le coordinate WGS 84 descritte in AIP. Per quanto riguarda la testata 28, la posizione è stata aggiornata rispetto ai dati pubblicati in AIP secondo la configurazione prevista a valle dei lavori di prolungamento pista attualmente in corso d'opera.

	Latitudine	Longitudine
Aeroporto	38° 54' 30" N	016°14'30" E
Testata 10	38° 54' 24,71" N	016°13'46,95" E
Testata 28	38° 54' 30,01" N	016°15'12,88" E

Tabella 2-1 Coordinate WGS84 inserite all'interno di INM

La configurazione della pista di volo rimane la stessa allo scenario di progetto.

2.2 Traffico e procedure di volo

2.2.1 Ante Operam

2.2.1.1 Giorno caratteristico

Il giorno caratteristico è definito a partire dalle tre settimane di maggior traffico secondo quanto definito dal DM 31 ottobre 1997 – Allegato A, art. 2.

Analizzando quindi i dati di traffico relativi al 2012, si è individuata la settimana di maggior traffico in ciascuno dei periodi definiti (1 ottobre – 31 gennaio; 1 febbraio – 31 maggio; 1 giugno – 30 settembre).

Settimane di maggior traffico			
Periodo	Da	A	Movimenti
1° periodo	01-ott	07-ott	334
2° periodo	25-mag	31-mag	360
3° periodo	01-ago	07-ago	474

Tabella 2-2 Settimane di maggior traffico nel 2012 secondo quanto definito dal DM 31 ottobre 1997

Procedure di volo

Per quanto riguarda le procedure di volo, l'operatività dello scalo di Lamezia Terme è tale da prediligere i movimenti che implicano il sorvolo sul mare ad ovest del sedime.

La pista quindi pur essendo bidirezionale è utilizzata preferenzialmente, qualora le condizioni meteo lo permettano, per atterraggi per testata 10 e decolli per 28.

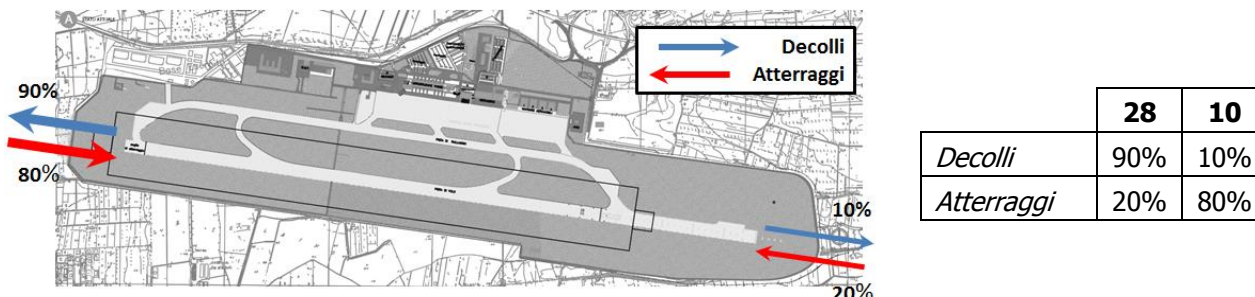


Figura 2-1 Ripartizione operazioni di decollo e atterraggio per pista 10/28

Per quanto attiene invece le rotte di volo, sono state inserite le procedure individuate da AIP Italia per le operazioni di decollo e atterraggio. In entrambi i casi le procedure, all'interno dell'ambito di studio, sono univocamente determinate con rotte orientate secondo la direzione di pista.

Mix di traffico

Dai dati di traffico registrati da SACAL nel 2012 sono stati individuati la tipologia di aeromobili e il numero di movimenti per i 21 giorni costituenti le tre settimane di maggior traffico a partire dai quali è stata definita l'operatività nel giorno caratteristico (giorno medio equivalente).

Considerando quindi l'operatività della pista di volo precedentemente individuata, nella tabella seguente si riportano i dati di traffico inseriti nel modello per il calcolo della mappatura acustica in termini di LVA nel giorno caratteristico.

	Pista 10				Pista 28			
	Atterraggi		Decolli		Atterraggi		Decolli	
	Day	Night	Day	Night	Day	Night	Day	Night
A319	2,78	0,07	0,35	0,01	0,70	0,02	3,13	0,08
A320	5,64	0,15	0,71	0,02	1,41	0,15	6,35	0,17
A321	1,97	0,05	0,25	0,01	0,49	0,05	2,21	0,06
A330	0,07	0,00	0,01	0,00	0,02	0,00	0,08	0,00
B737-300	0,15	0,00	0,02	0,00	0,04	0,00	0,17	0,00
B737-400	1,00	0,03	0,13	0,00	0,25	0,03	1,13	0,03
B737-700	0,07	0,00	0,01	0,00	0,02	0,00	0,08	0,00
B737-800	6,68	0,18	0,84	0,02	1,67	0,18	7,52	0,20
B767	0,04	0,00	0,00	0,00	0,01	0,00	0,04	0,00
B717	0,15	0,00	0,02	0,00	0,04	0,00	0,17	0,00
E145	0,04	0,00	0,00	0,00	0,01	0,00	0,04	0,00

	Pista 10				Pista 28			
	Atterraggi		Decolli		Atterraggi		Decolli	
	Day	Night	Day	Night	Day	Night	Day	Night
E170	0,22	0,01	0,03	0,00	0,06	0,01	0,25	0,01
E190	0,67	0,02	0,08	0,00	0,17	0,02	0,75	0,02
F100	0,11	0,00	0,01	0,00	0,03	0,00	0,13	0,00
M80	1,86	0,05	0,23	0,01	0,46	0,05	2,09	0,06
DASH 8 Q400	0,07	0,00	0,01	0,00	0,02	0,00	0,08	0,00
CRJ 900	0,15	0,00	0,02	0,00	0,04	0,00	0,17	0,00

Tabella 2-3 Tipologia di aeromobili, numero di operazioni e ripartizione tra periodo diurno e notturno del giorno caratteristico allo scenario Ante Operam inseriti nel modello INM

Complessivamente il giorno caratteristico è caratterizzato da 56 movimenti, di cui il 97,5% nel periodo diurno.

2.2.1.2 Giorno di picco

Il giorno di picco è stato definito, invece, come il giorno per il quale si è registrato il massimo numero di operazioni di volo. Dai dati di traffico del 2012 tale giorno coincide con il 15 luglio 2012 nel quale il numero di movimenti nell'arco delle 24 ore risulta essere 80: 78 nel periodo diurno, 2 in quello notturno.

Procedure di volo

Per quanto riguarda l'utilizzo pista è stata considerata la stessa operatività definita per il giorno caratteristico. L'80% degli atterraggi e il 90% dei decolli avvengono sul mare.

Analogamente le rotte di volo rimangono invariate in quanto univoche per entrambe le direzioni di volo.

Mix di traffico

In analogia al giorno caratteristico, si è fatto riferimento ai dati di traffico 2012 per la caratterizzazione della mix di traffico.

	Pista 10				Pista 28			
	Atterraggi		Decolli		Atterraggi		Decolli	
	Day	Night	Day	Night	Day	Night	Day	Night
A319	4,0	0,00	0,0	0,00	1,0	0,00	5,0	0,00
A320	7,0	0,00	0,0	0,00	2,0	0,00	8,0	0,00
A321	2,0	0,00	0,0	0,00	1,0	0,00	3,0	0,00
B737-300	1,0	0,00	0,0	0,00	0,0	0,00	1,0	0,00
B737-400	1,0	1,00	0,0	0,00	0,0	0,00	1,0	1,00

	Pista 10				Pista 28			
	Atterraggi		Decolli		Atterraggi		Decolli	
	Day	Night	Day	Night	Day	Night	Day	Night
B737-700	1,0	0,00	0,0	0,00	0,0	0,00	1,0	0,00
B737-800	9,0	0,00	1,0	0,00	3,0	0,00	10,0	0,00
E170	1,0	0,00	0,0	0,00	0,0	0,00	1,0	0,00
E190	1,0	0,00	0,0	0,00	0,0	0,00	1,0	0,00
M80	3,0	0,00	0,0	0,00	0,0	0,00	3,0	0,00
DASH 8 Q400	3,0	0,00	0,0	0,00	0,0	0,00	3,0	0,00

Tabella 2-4 Tipologia di aeromobili, numero di operazioni e ripartizione tra periodo diurno e notturno del giorno di picco allo scenario Ante Operam inseriti nel modello INM

2.2.2 Dati meteo

In conformità a quanto stabilito dalla normativa vigente sono state prese in considerazione le condizioni meteorologiche nell'area interessata dal progetto in modo da verificare la loro possibile influenza sulla propagazione del suono. La caratterizzazione meteoroclimatica nell'area oggetto di studio è stata realizzata tramite l'analisi dei dati dell'Aeronautica Militare misurati dalla stazione dell'aeroporto di Lamezia Terme, così come fatto per la studio delle emissioni atmosferiche.

2.3 Post Operam

2.3.1.1 Giorno caratteristico

Procedure di volo

Per quanto riguarda il modello di utilizzo della pista di volo allo scenario di progetto, considerando il potenziamento degli impianti di assistenza al volo (AVL e radioaiuti), si presuppone un incremento dei movimenti da/verso il mare (atterraggi per pista 10, decolli per pista 28).

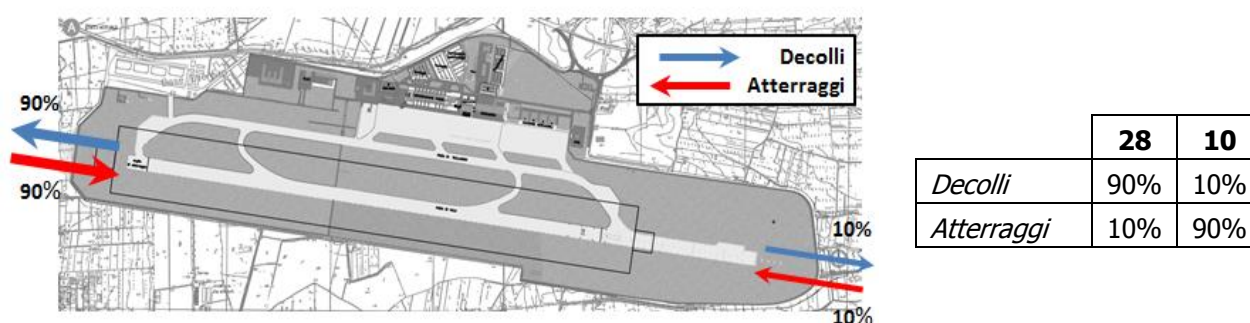


Figura 2-2 Ripartizione operazioni di decollo e atterraggio per pista 10/28

Mix di traffico

Come detto nel quadro progettuale, per quanto riguarda lo scenario futuro la composizione della tipologia di traffico aereo dell'aeroporto di Lamezia Terme rimane pressoché identica.

Secondo lo schema logico definito nel quadro progettuale per la caratterizzazione della flotta aeromobili operante al 2027, è stato individuato un modello di aeromobile rappresentativo di ciascuna categoria (wide body, narrow body e regional) in funzione della diffusione di impiego tra le linee aeree e il margine di operatività futura.

Categoria	Tipologia
<i>Wide body</i>	Airbus A330
<i>Narrow body</i>	Boeing B737-800
<i>Regional</i>	Embraer E190

Tabella 2-5 Modello di aeromobile rappresentativo di ciascuna categoria

La stima del numero di movimenti è stata fatta in funzione dell'incremento della domanda di trasporto aereo prevista dal Piano di sviluppo aeroportuale.

	<i>Pista 10</i>				<i>Pista 28</i>			
	<i>Atterraggi</i>		<i>Decolli</i>		<i>Atterraggi</i>		<i>Decolli</i>	
	<i>Day</i>	<i>Night</i>	<i>Day</i>	<i>Night</i>	<i>Day</i>	<i>Night</i>	<i>Day</i>	<i>Night</i>
E190	2,55	0,07	0,28	0,01	0,28	0,01	2,55	0,07
B738	41,03	1,08	4,56	0,12	4,56	0,12	41,03	1,08
A330	0,23	0,01	0,03	0,00	0,03	0,00	0,23	0,01

Tabella 2-6 Tipologia di aeromobili, numero di operazioni e ripartizione tra periodo diurno e notturno del giorno caratteristico allo scenario Post Operam inseriti nel modello INM

2.3.1.2 *Giorno di picco*

Procedure di volo

Per quanto riguarda l'utilizzo pista è stata considerata la stessa operatività definita per il giorno caratteristico. Il 90% degli atterraggi e dei decolli avvengono sul mare.

Analogamente le rotte di volo rimangono invariate in quanto univoche per entrambe le direzioni di volo.

Mix di traffico

Secondo lo stesso metodo di stima della flotta aeromobili al giorno caratteristico, è stata individuata la composizione della mix di traffico per il giorno di picco considerando i modelli di aeromobili rappresentativi di ciascuna categoria. In questo caso, mantenendo invariata l'operatività

dello scalo per lo scenario considerato al futuro, nel giorno di picco è assente la categoria wide-body.

Categoria	Tipologia
<i>Narrow body</i>	Boeing B737-800
<i>Regional</i>	Embraer E190

Tabella 2-7 Modello di aeromobile rappresentativo di ciascuna categoria

La stima del numero di movimenti è stata fatta in funzione dell'incremento della domanda di trasporto aereo prevista dal Piano di sviluppo aeroportuale.

	<i>Pista 10</i>				<i>Pista 28</i>			
	<i>Atterraggi</i>		<i>Decolli</i>		<i>Atterraggi</i>		<i>Decolli</i>	
	<i>Day</i>	<i>Night</i>	<i>Day</i>	<i>Night</i>	<i>Day</i>	<i>Night</i>	<i>Day</i>	<i>Night</i>
E190	8,00	0,00	1,00	0,00	0,00	1,00	8,00	0,00
B738	55,00	2,00	6,00	0,00	6,00	0,00	55,00	2,00

Tabella 2-8 Tipologia di aeromobili, numero di operazioni e ripartizione tra periodo diurno e notturno del giorno di picco allo scenario Post Operam inseriti nel modello INM

2.3.2 Dati meteo

Per gli scenari di progetto sono state considerate le stesse caratteristiche meteorologiche inserite nel modello per lo stato attuale.

3 I DATI DI INPUT NEL MODELLO DI SIMULAZIONE SOUNDPLAN

3.1 Orografia del territorio

3.1.1 Ante operam

Per quanto riguarda l'orografia del territorio, questa è stata inserita in SoundPlan al fine di calcolare il DGM (Digital Ground Model). Oltre ad inserire le curve di livello sono state inserite le strade e gli edifici di interesse.

3.1.2 Post operam

Allo scenario di progetto la configurazione territoriale è stata aggiornata modificando lo schema viario della viabilità di accesso all'aeroporto secondo la configurazione di progetto.

3.2 Sorgenti stradali

3.2.1 Ante operam

Caratteristiche progettuali

Per ciascuna sorgente stradale sono state inserite le caratteristiche dimensionali e le condizioni di percorrenza.

<i>Asse viario</i>	<i>Caratteristiche geometriche</i>
SS280	<p><i>Caratteristiche geometriche</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Sezione stradale secondo RAS Q 82+96: RQ 9.5 <p><i>Caratteristiche progettuali</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Velocità di percorrenza: <ul style="list-style-type: none"> • 60 km/h mezzi leggeri • 50 km/h mezzi pesanti - Senso di marcia: doppio
SS18 – direzione nord	<p><i>Caratteristiche geometriche</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Sezione stradale secondo RAS Q 82+96: RQ 9.5 <p><i>Caratteristiche progettuali</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Velocità di percorrenza: <ul style="list-style-type: none"> • 50 km/h mezzi leggeri • 40 km/h mezzi pesanti <p>Senso di marcia: doppio</p>
SS18 – direzione sud	<p><i>Caratteristiche geometriche</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Sezione stradale secondo RAS Q 82+96: RQ 9.5 <p><i>Caratteristiche progettuali</i></p>

<i>Asse viario</i>	<i>Caratteristiche geometriche</i>
	<ul style="list-style-type: none"> - Velocità di percorrenza: <ul style="list-style-type: none"> • 50 km/h mezzi leggeri • 40 km/h mezzi pesanti Senso di marcia: doppio
Viabilità aeroporto	<p><i>Caratteristiche geometriche</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Sezione stradale secondo RAS Q 82+96: RQ 9.5 <p><i>Caratteristiche progettuali</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Velocità di percorrenza: <ul style="list-style-type: none"> • 40-20 km/h mezzi leggeri • 40-20 km/h mezzi pesanti Senso di marcia: doppio
Rotatoria	<p><i>Caratteristiche geometriche</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Sezione stradale secondo RAS Q 82+96: RQ 9.5 <p><i>Caratteristiche progettuali</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Velocità di percorrenza: <ul style="list-style-type: none"> • 40 km/h mezzi leggeri • 40 km/h mezzi pesanti Senso di marcia: unico

Tabella 3-1 Dati di input inseriti in SoundPlan per gli assi viari

Dati di traffico

Per quanto riguarda i dati di traffico associati a ciascun asse viario si è fatto riferimento ai dati riportati sul Piano Generale del Traffico Urbano del Comune di Lamezia Terme per la SS280 e la SS18 in quanto comprensivo del traffico di origine aeroportuale.

Per la caratterizzazione del traffico infatti sono stati effettuati dei rilievi lungo i tre assi al fine di quantificare i volumi medi di veicoli. Per ciascuna infrastruttura il PGTU riporta i volumi medi nel periodo 7-21.

Per quanto riguarda invece la viabilità aeroportuale è stato considerato il traffico di origine aeroportuale caratteristico del giorno di picco, definito nel quadro progettuale.

Nella tabella di seguito si riportano i valori di traffico inseriti nel modello relativi al periodo diurno in quanto quello considerato per l'analisi delle interferenze.

<i>Asse viario</i>	<i>Traffico diurno</i>
SS280	Veicoli leggeri: 9.572 Veicoli pesanti: 1.711
SS18 – direzione nord	Veicoli leggeri: 5.029 Veicoli pesanti: 327
SS18 – direzione sud	Veicoli leggeri: 3.229 Veicoli pesanti: 588
Viabilità aeroporto	Veicoli leggeri: 6.536 Veicoli pesanti: 83
Rotatoria	Veicoli leggeri: 9.572 Veicoli pesanti: 1.711

Tabella 3-2 Dati di traffico inseriti in SoundPlan per Iglì assi viari

3.2.2 Ante Operam

Caratteristiche progettuali

Per quanto riguarda le caratteristiche progettuali queste rimangono invariate ad eccezione della viabilità interna aeroportuale che viene modificata secondo la configurazione di progetto a valle della nuova aerostazione.

Dati di traffico

Per quanto riguarda i dati di traffico è stato considerato l'incremento di veicoli di origine aeroportuale a valle dell'incremento di traffico nel periodo 2012-2027. Per quanto riguarda quindi gli assi viari costituiti dalla SS18 e dalla SS280 ai valori riportati nel PGTU sono stati aggiunti gli incrementi dovuti all'aumento del numero di passeggeri previsto al futuro e quantificati nel quadro progettuale.

<i>Asse viario</i>	<i>Traffico diurno</i>
SS280	Veicoli leggeri: 14.754 Veicoli pesanti: 1.711
SS18 – direzione nord	Veicoli leggeri: 5.196 Veicoli pesanti: 327
SS18 – direzione sud	Veicoli leggeri: 3.452 Veicoli pesanti: 588
Viabilità aeroporto	Veicoli leggeri: 12.107 Veicoli pesanti: 83
Rotatoria	Veicoli leggeri: 14.754 Veicoli pesanti: 1.711

Tabella 3-3 Dati di traffico inseriti in SoundPlan per Iglì assi viari