

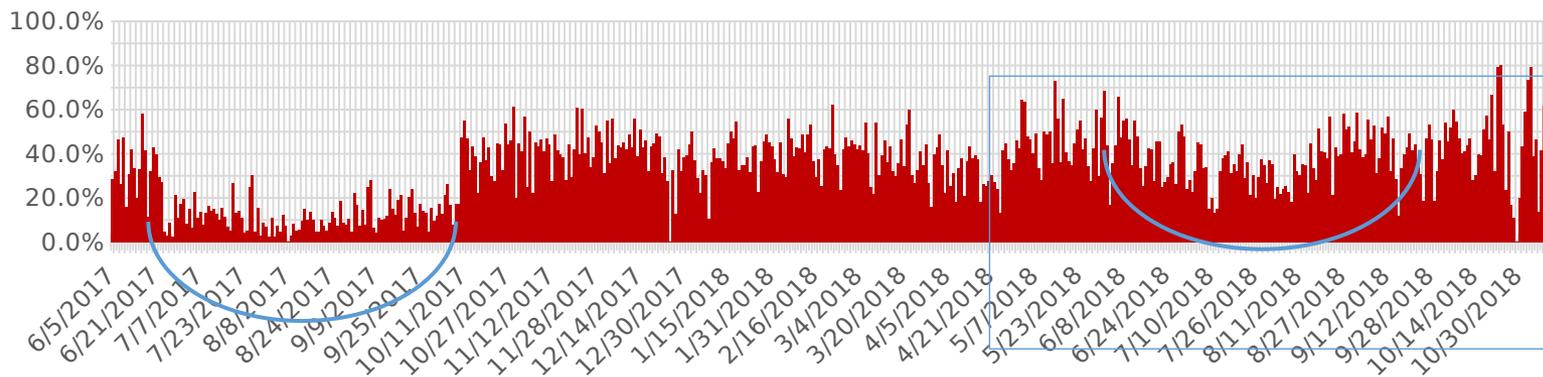


Commissione Aeroportuale - 9 Novembre 2018

B G Y , 3 <sup>r</sup> d I T A L I A N A I R P O R T 2 0 1 7

Sperimentazione distribuzione traffico  
Distribuzione percentuale Aeromobili in «corridoio PRNAV»  
rispetto ai decolli instradati TZO044 e distribuzione  
220/TZO044

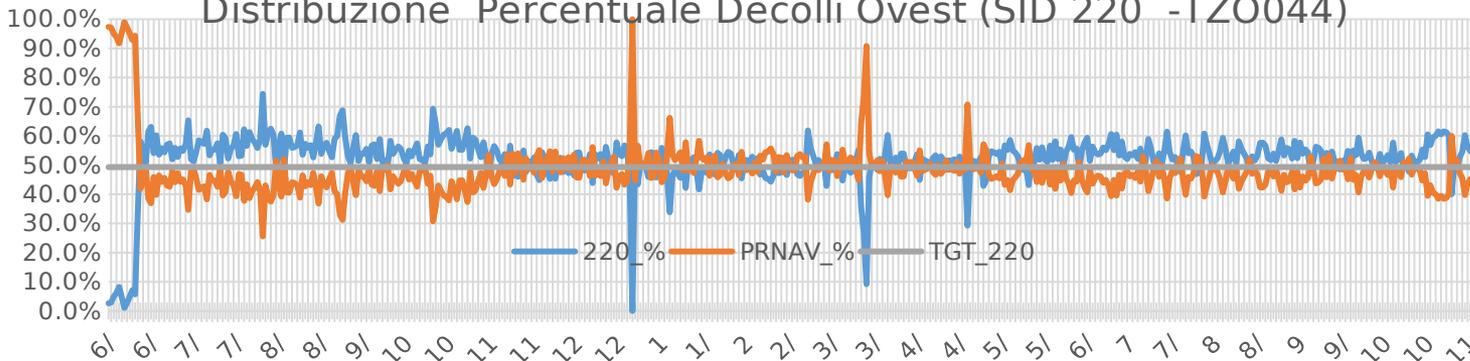
% Decolli in corridoio PRNAV vs totale decolli a Sud



La media dei decolli ricadenti nel corridoio PRNAV rispetto a tutti i decolli instradati lungo l'autostrada è risultato pari al 34.7% con l'applicazione della TZO044, e del 44.9% con l'utilizzo della nuova NAV. (cfr Mag, Giu,

Ott 17 vs 18)

Distribuzione Percentuale Decolli Ovest (SID 220 -TZO044)



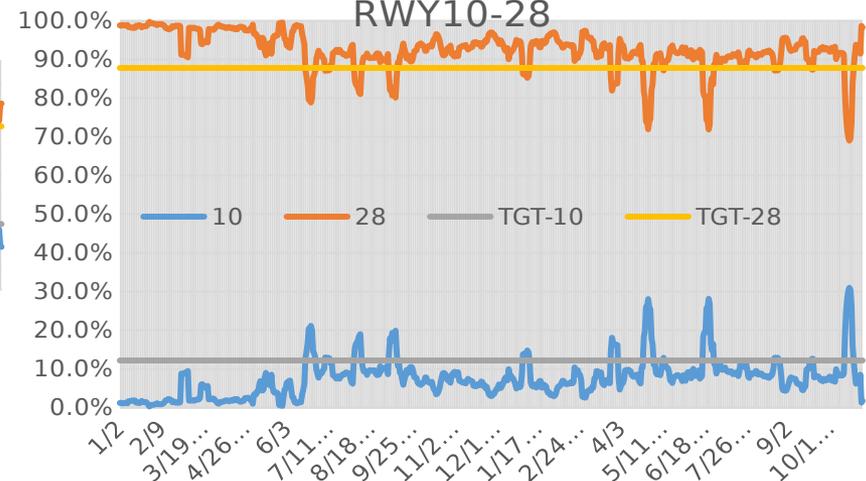
## Sperimentazione distribuzione traffico Distribuzione decolli/atterraggi Est-Ovest - Confronto con target attesi

2015 Configurazione alternata D10 10:40-13:20 D28 NightinDay ENAV	Operazioni giorno medio/ %						
	D28	D10	D TOT	A28	A10	A TOT	TOT op.
<b>Totale Day&amp;Night</b>	70,5	21,8	111,3	99,2	13,9	113,2	224,5
% su Day&Night	71,4%	28,6%		87,8%	12,2%		

Distribuzione Decolli (MM7gg) RWY10-28



Distribuzione Atterraggi (MM7gg) RWY10-28



A partire dall'attivazione della sperimentazione si nota un incremento percentuale delle operazioni per RWY10 (grafo blu) e conseguente diminuzione per RWY28 (rosso). Dopo il periodo invernale, ove le percentuali di distribuzione si sono discostate dai target attesi, le stesse si sono riavvicinate in periodo estivo.



### Monthly Network Operations Report

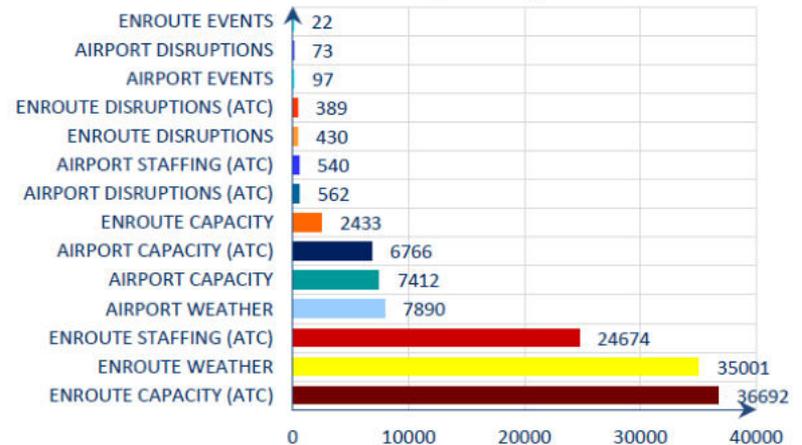
#### Analysis – August 2018

Monthly ATFM delays trend



The rolling 12-month trend shows that ATFM delay was 60.5% higher during the period September 2017 – August 2018 compared to September 2016 – August 2017.

Reasons for ATFM delays in August 2018

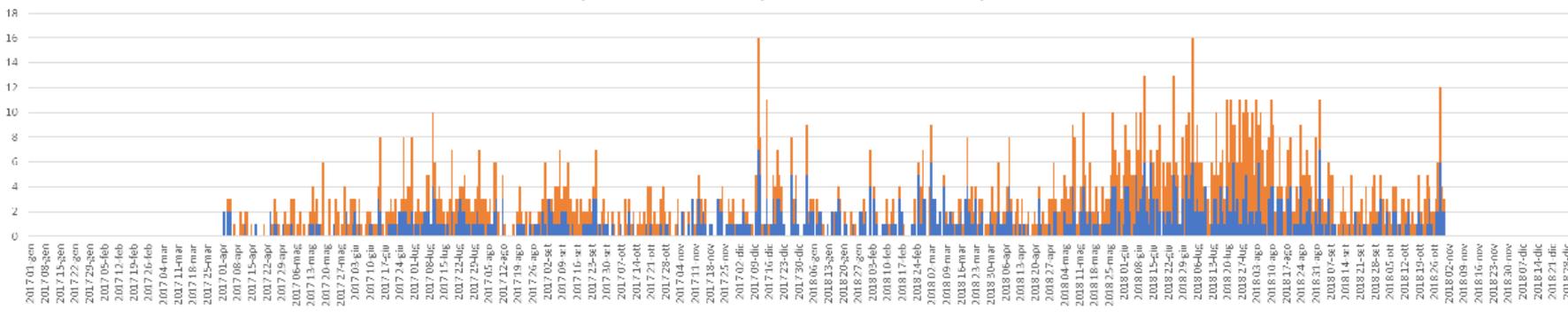


En-route ATC capacity (29.8%), en-route weather (28.5%) and en-route ATC staffing (20.1%) were the main causes of ATFM delays in August 2018.

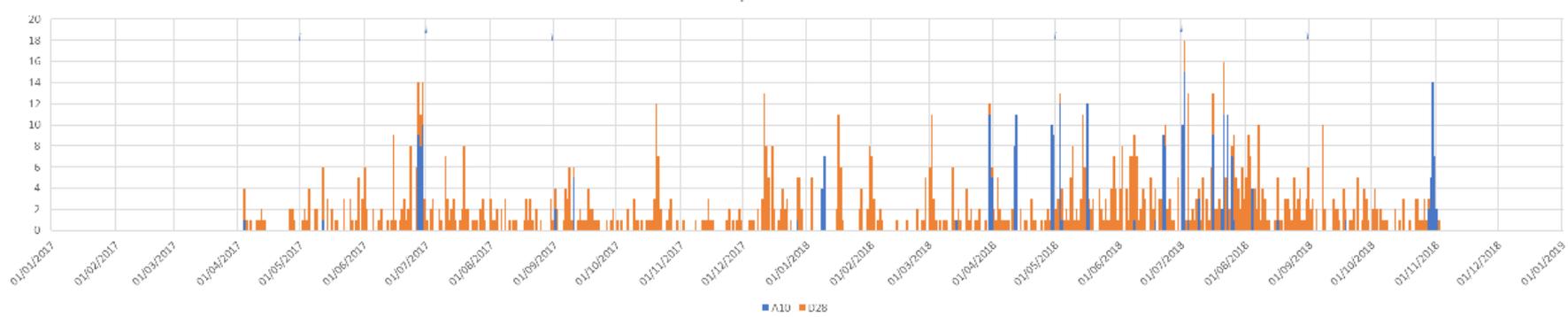
# Sperimentazione distribuzione traffico

## Il fenomeno dei ritardi causati dalla congestione del network europeo

Andamento Operazioni Schedule in periodo Diurno e ritardate in periodo notturno



Andamento Operazioni notturne ad Ovest



Nel trimestre giu-ago il 33% dei decolli notturni e il 9% degli atterraggi notturni era previsto in periodo diurno. A causa di ritardi del network le operazioni sono avvenute in periodo notturno (ritardo medi(an)o giu-ago 2018: 105min)

## Sperimentazione distribuzione traffico Distribuzione percentuale Aeromobili in «corridoio PRNAV» nei giorni di valutazione della sperimentazione individuati

	Decolli a OVEST D28		Decolli a EST D10	Atterraggi da EST A28	Atterraggi da OVEST A10	
	% su D TOT	% su D28				
		220/266				PRNAV/044
8 giorni «migliori»	70,3%	52,6%	47,4%	29,7%	90,1%	9,9%

**%NAV**  
35.6%

Sono stati individuati 8 giorni in cui sono state soddisfatte le condizioni di distribuzione dei decolli ad ovest ed est dello scalo (70%-30%) , tra le SID di partenza ad ovest (50% 220/267- 50% NAV), con la quasi totale assenza di movimenti notturni verso ovest e prive di significativi fenomeni legati ai ritardi registrati nel periodo estivo, con particolare riguardo alla movimentazione notturna nel suo complesso. Di contro, negli otto giorni individuati la percorrenza della rotta NAV è risultata particolarmente poco performante: il corridoio tra Azzano e Colognola è stato percorso dal 35.6% degli aeromobili, valore analogo a quanto registrato con l'applicazione della TZO044.

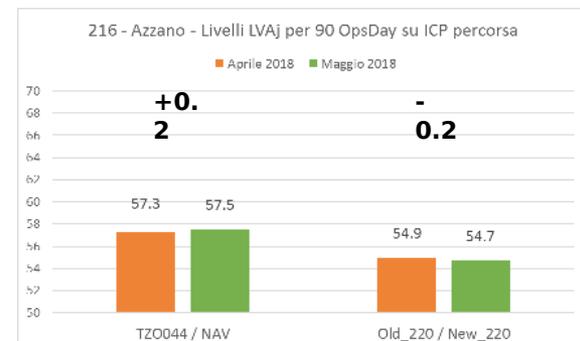
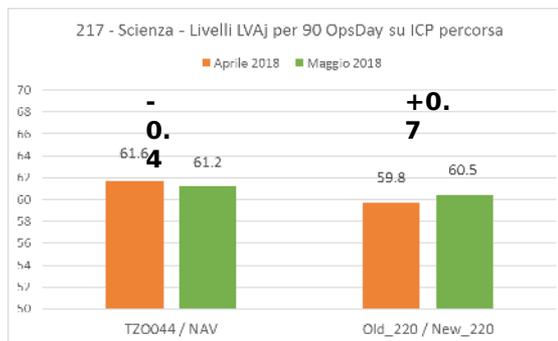
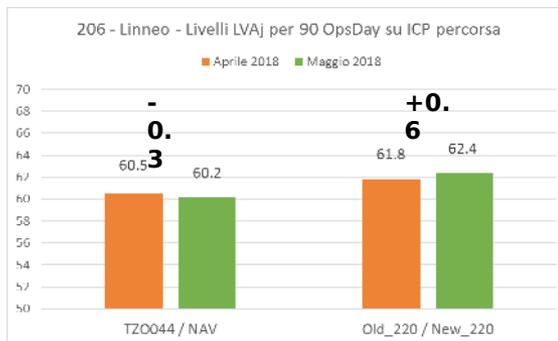
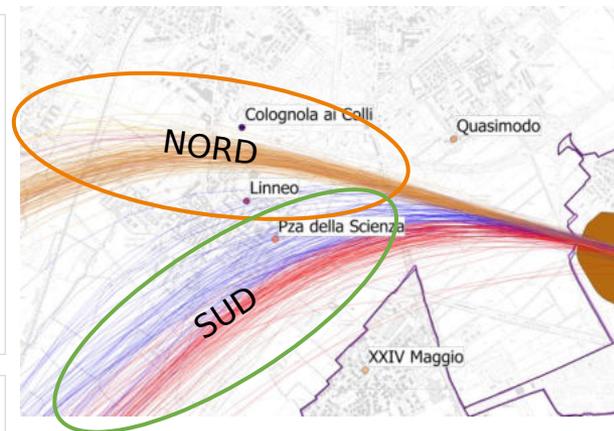
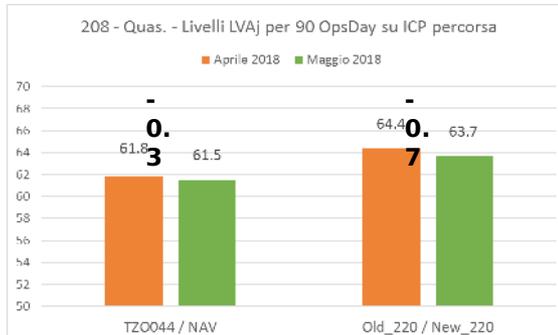
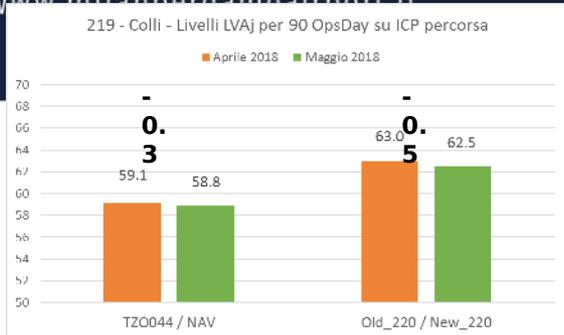


GRAZIE

B G Y , 3<sup>rd</sup> I T A L I A N A I R P O R T 2 0 1 7

# Valutazione dati acustici

## Analisi dei livelli acustici registrati nelle postazioni della rete di monitoraggio ad Ovest dello scalo per le differenti ICP di decollo



Stima delle differenze di LVAj attesi nel caso in cui tutte operazioni diurne (90) di decollo avvenissero esclusivamente in una direzione specificata (nord o sud) nelle condizioni ante/post introduzione nuove modiche alle ICP (TZ0044-NAV e Old220-New220).

La distribuzione spaziale dei tracciati radar e i livelli acustici degli aeromobili considerati sono quelli realmente misurati dalla rete di monitoraggio durante il periodo. I risultati forniscono elementi di riflessione per valutare il singolo effetto acustico delle modifiche introdotte.