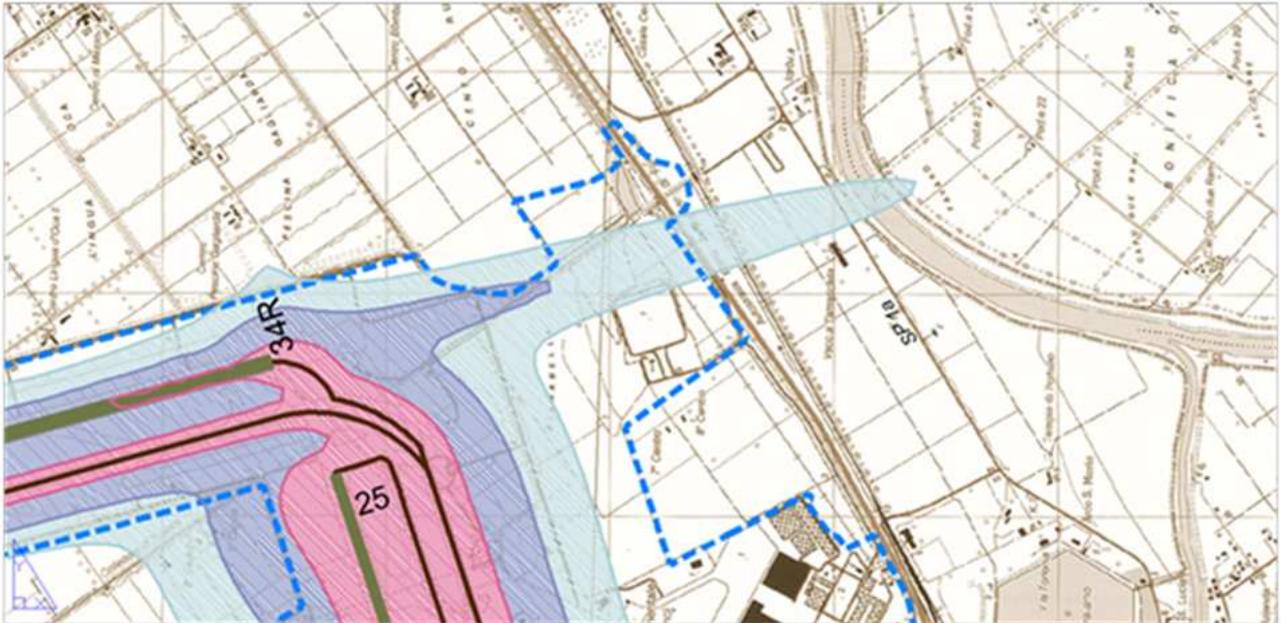


Annesso 1 – illustrazione della coerenza per ogni testata pista tra la zonizzazione ex Dm 31.10.1997 e situazione di progetto (in blu la fascia 65-75 dBA)

Pista 3 - Testata 34R

La previsione per la Testata 34R è di contenimento della curva Lva 65 dB(A) all'interno del sedime. Pertanto non si riscontrano problematiche

Scenario di progetto



Zonizzazione

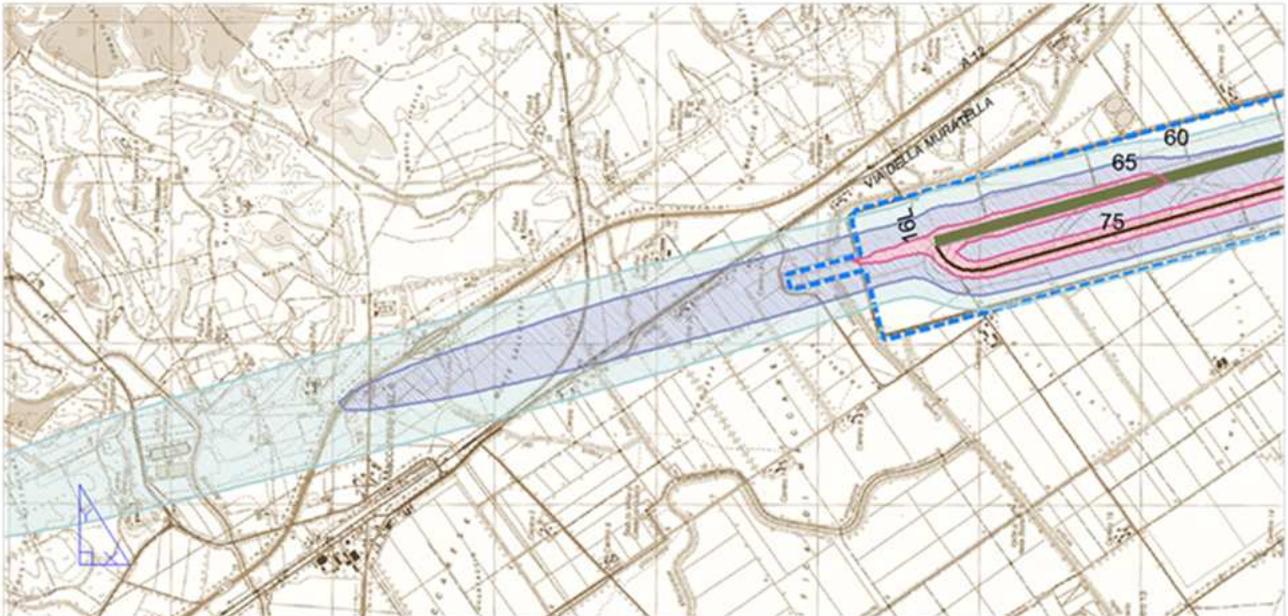


Pista 3 - Testata 16L

Zonizzazione



Scenario di progetto



Per la Testata 16L si intercettano pochi nuclei agricoli già inclusi nella fascia B della zonizzazione che come si vede dalle figure allegare nello scenario di progetto si sviluppa tra la testata pista e l'autostrada A12 rimanendo più contenuta di quanto possibile secondo la zonizzazione che si estende oltre alla predetta sede autostradale

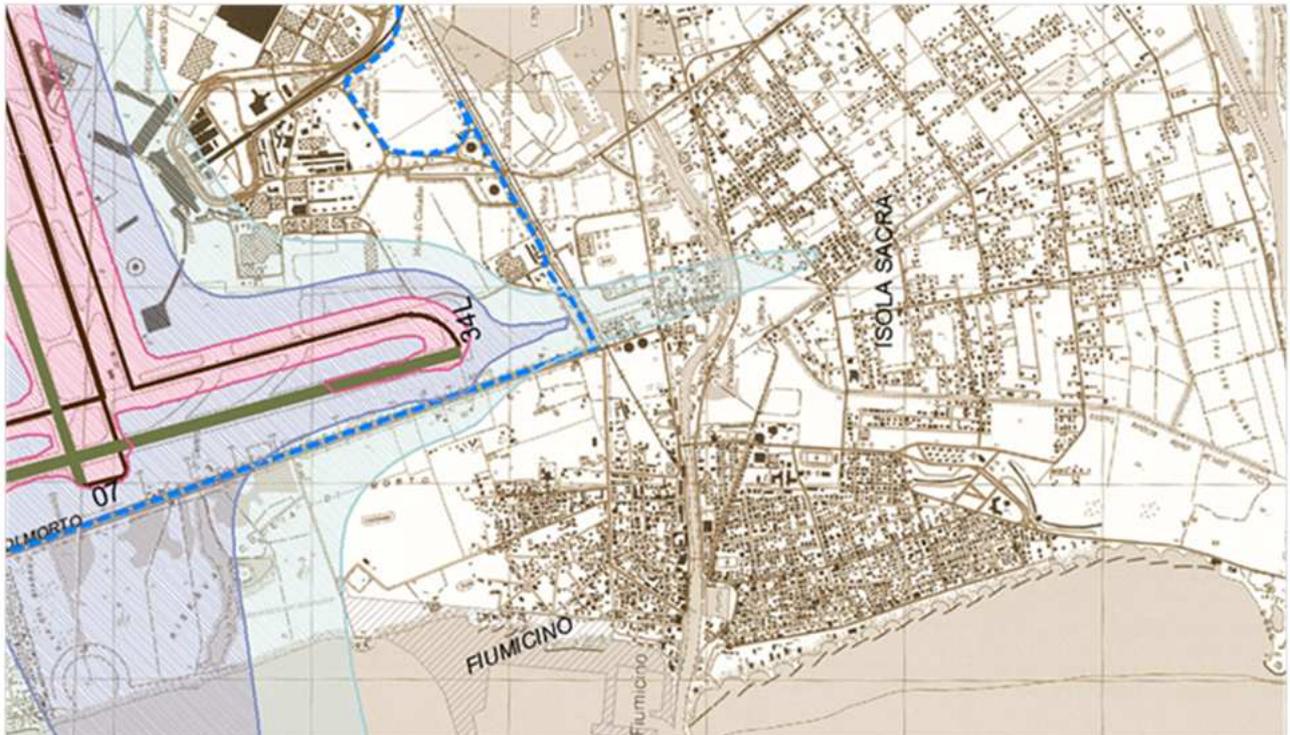
Pista 1 - Testata 34L

La testata 34 L è una delle testate più studiate in quanto è in prossimità dell'abitato di Fiumicino. Il lavoro di ottimizzazione progettuale ha consentito di contenere l'impronta della curva isofonica Lva di 65 dBA all'interno del sedime aeroportuale non creando interferenze con le popolazioni residenti nelle aree limitrofe.

Zonizzazione



Scenario di progetto



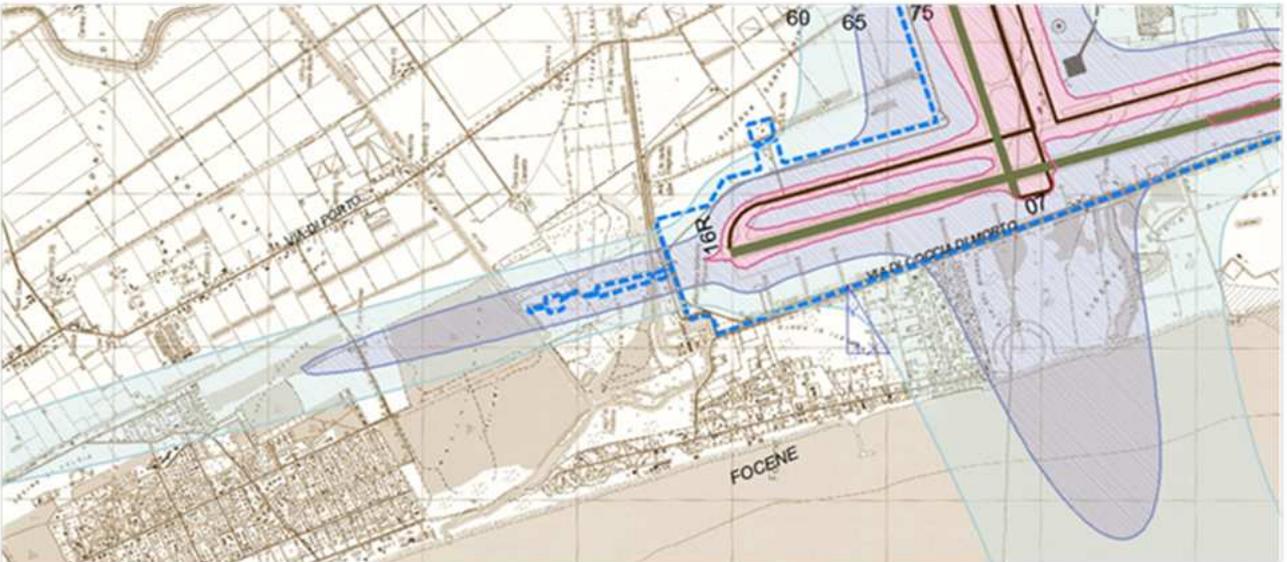
Pista 1 - Testata 16R

L'area della curva isofonica oltre i 65 dBA per la testata 16R è interna a quella ammessa dalla zonizzazione dell'intorno aeroportuale. Non si ravvedono criticità.

Zonizzazione



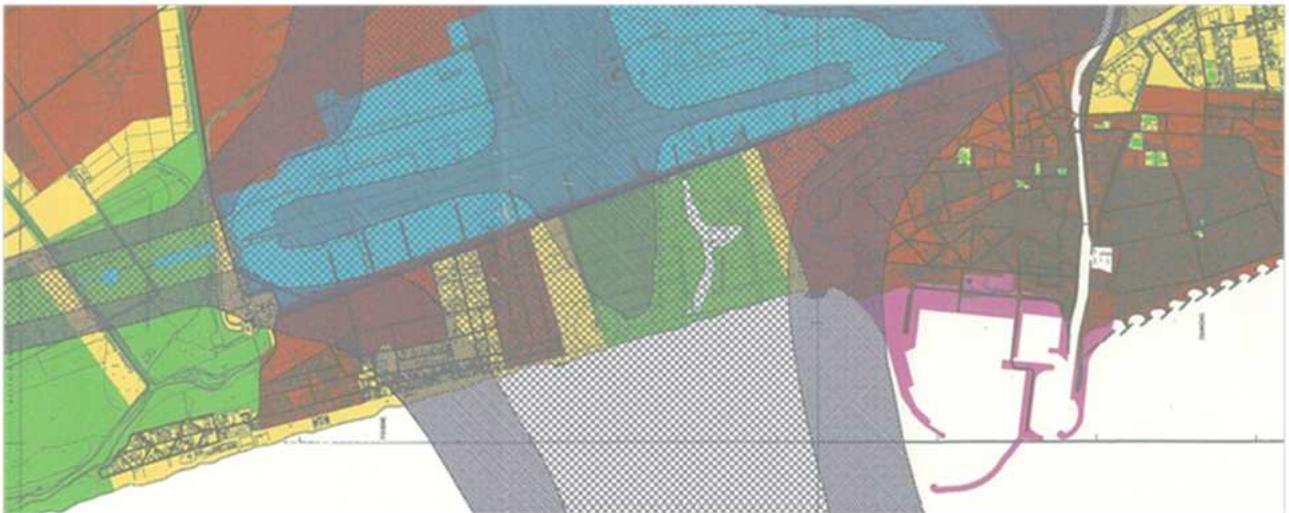
Scenario di progetto



Pista 2 - Testata 07

La testata 07 è certamente quella contraddistinta da un maggior numero di operazioni di volo. E' infatti noto che verso tale direzione avvengono la maggior parte dei decolli dell'aeroporto di Fiumicino. L'impronta acustica è caratterizzata dall'interessare per la maggior parte della sua estensione la superficie di mare antistante la costa di Focene ma per la sua vicinanza al sedime aeroportuale e all'impossibilità di migliorare ulteriormente in tal senso la operatività dello scalo anche in relazione alle condizioni meteo climatiche, in questa zona già la Commissione aeroportuale ha preso atto della presenza di alcune residenze che ha ritenuto ammissibili in quanto già esistenti prima dell'entrata in vigore della stessa. Considerando che dette residenze sono successive alla presenza dell'aeroporto e alla sua operatività e preso atto della bassa densità antropica e del livello quali-quantitativo delle stesse la Commissione ex art.5 ha ritenuto di poter includere residenze nella zona di pertinenza B. Lo studio d'impatto ambientale ha preso atto di ciò e ha imposto che le operazioni non implicassero una modifica delle stesse aree anzi, come già detto, si riscontra che il livello Lva 65 dBA è interno alla zona B. Non si ravvisano criticità al riguardo tanto che il SIA non ha ritenuto di dover prevedere azioni di mitigazione né di segnalare criticità residue.

Zonizzazione



Scenario di progetto

