



Comune di Ravenna



Servizio Patrimonio



Provincia di Ravenna
Settore Edilizia Scolastica e Patrimonio

PERIZIA ESTIMATIVA - INTEGRAZIONE

Determinazione del canone annuo di concessione di terreni agricoli di proprietà della Provincia di Ravenna, del Comune di Ravenna, del Comune di Cervia e della CCIAA di Ravenna e Ferrara, siti in località La Spreta (Comune di Ravenna)

Nota integrativa alla perizia datata 16/06/2026 redatta alla luce della intervenuta adozione del PUG del Comune di Ravenna in data 26/06/2026 (pubblicazione BUR Regione Emilia Romagna) con conseguente introduzione del regime di salvaguardia previsto dall'art. 27 della L.R. 24/2017

1. Premessa

La presente nota integrativa viene redatta dopo l'adozione del nuovo strumento urbanistico del Comune di Ravenna (PUG adottato in vigore dal 26/06/2026) allo scopo di verificare e confermare gli esiti della perizia estimativa sopra descritta messa a punto prima che il suddetto strumento entrasse in vigore.

Si precisa in particolare che, in attuazione delle Delibere di Consiglio Comunale n. 56-67-68-69-79-103/2026 di adozione del PUG, il 26 agosto 2026 è stato pubblicato sul Bollettino Ufficiale della Regione Emilia-Romagna (BURERT) n. 232 l'avviso dell'avvenuta adozione del nuovo Piano Urbanistico Generale (PUG) del Comune di Ravenna avvenuta ai sensi dell'art. 46 della L.R. n. 24/2017.

A decorrere dal 26/08/2026 e fino all'approvazione definitiva del PUG, si applicano le misure di salvaguardia previste dall'art. 27 della L.R. 24/2017, secondo le modalità operative specificate nell'art. 7.1 "Salvaguardia a seguito dell'adozione del PUG" dell'elaborato DT1 - Disciplina.

Viene di seguito dato conto delle destinazioni d'uso dei terreni oggetto di perizia previste dal PUG adottato che confermano pienamente le previsioni del previgente RUE per quanto riguarda gli effetti estimativi.

2. Destinazione dei terreni prevista dal PUG del Comune di Ravenna adottato dal Consiglio Comunale ed entrato in vigore il 26/08/2026

Di seguito viene riportato l'estratto della tavola DT-02 "LE TAVOLE DELLA TRASFORMAZIONE DEL TERRITORIO" da cui si evince che le due particelle interessate dalla perizia come di seguito classificate:

Catasto Terreni: Comune: Ravenna – sezione Ravenna (A)

- Foglio 198, Particella 185, Superficie 64'898 mq, Qualità seminativo, Classe 3;
- Foglio 214, Particella 127, Superficie 10'743 mq, Qualità seminativo, Classe 3;

sono caratterizzate da:

INQUADRAMENTO

STRUMENTO	PUG
ELABORATO	DT02
AMBITO	PAESAGGI DI TERRA E DI ACQUA

STRUTTURA NORMATIVA

PARTE	PARTE III
NOME PARTE	IL TERRITORIO URBANO
TITOLO	TITOLO VII
NOME TITOLO	LA CITTÀ PUBBLICA
SOTTOTITOLO	
COMPONENTE	TESSUTO SPECIALIZZATO DI SERVIZIO

ARTICOLO **3.9**

e sono pertanto classificate, alla stregua dei terreni dell'aeroporto, come dotazioni territoriali pubbliche confermando le impostazioni della perizia redatta nello scorso mese di giugno.



Sulla base delle analisi svolte, delle condizioni del fondo, della situazione di mercato e dei vincoli potenzialmente incidenti sull'utilizzazione agricola, si conferma che il più probabile canone annuo di concessione è stimato in:

Tale valore, già ottenuto con la perizia di giugno 2026, è da intendersi quale stima di congruità ai fini amministrativi e patrimoniali.

I tecnici estimatori

Il Dirigente del Settore Edilizia Scolastica e Patrimonio della Provincia di Ravenna
Ing. Marco Conti

Il Dirigente del Servizio Patrimonio del Comune di Ravenna
Ing. Valentino Natali



Comune di Ravenna

Servizio Patrimonio



Provincia di Ravenna
Settore Edilizia Scolastica e Patrimonio

PERIZIA ESTIMATIVA

Determinazione del canone annuo di concessione di terreni agricoli di proprietà della Provincia di Ravenna, del Comune di Ravenna, del Comune di Cervia e della CCIAA di Ravenna e Ferrara, siti in località La Spreta (Comune di Ravenna)

1. Premessa e finalità dell'incarico

La presente perizia estimativa è finalizzata alla determinazione del più probabile canone annuo di concessione di terreni agricoli di proprietà comunale ubicati in località La Spreta, nel Comune di Ravenna.

L'elaborato è predisposto a supporto delle procedure amministrative di valorizzazione del patrimonio degli enti pubblici proprietari e della determinazione di un corrispettivo economicamente congruo per l'affidamento in concessione dei fondi.

Si considera un affidamento in concessione d'uso (o non un contratto di affitto) visto che la prevalente destinazione d'uso dei terreni secondo il vigente strumento urbanistico comunale è di pubblico interesse ("Sistema della mobilità, Nodi di scambio e di servizio, Aeroporto, radar"). I terreni sono pertanto inseriti nel patrimonio indisponibile degli enti proprietari.

2. Identificazione e localizzazione dei beni

I terreni sono localizzati in Comune di Ravenna, località La Spreta; sono adiacenti al lato orientale della recinzione dell'aeroporto "G. Novelli" sito in via Dismano 160, 48124 Ravenna RA.

Dal punto di vista catastale essi sono come di seguito classificati:

Catasto Terreni: Comune: Ravenna – sezione Ravenna (A)

- Foglio 198, Particella 185, Superficie 64'898 mq, Qualità seminativo, Classe 3;
- Foglio 214, Particella 127, Superficie 10'743 mq, Qualità seminativo, Classe 3.

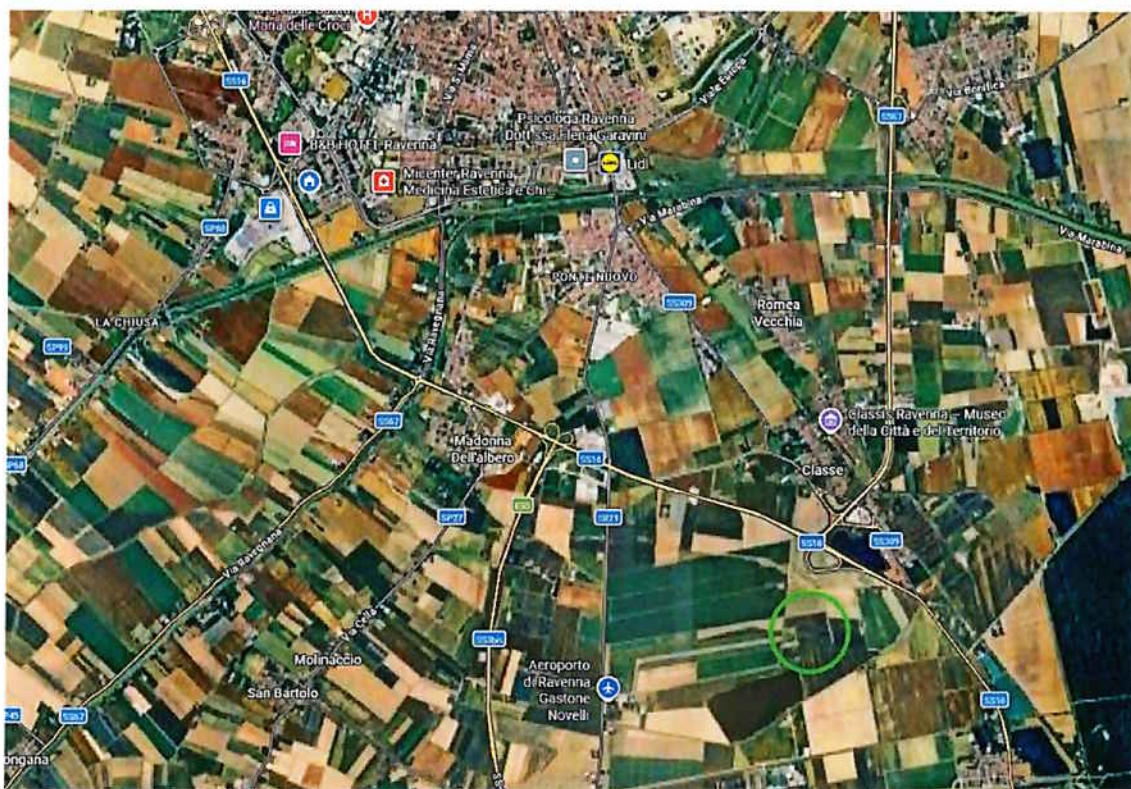
Superficie complessiva: 75'641 mq approssimata ai fini estimativi a 7,6 Ha

In allegato vengono riportate le visure e gli estratti di mappa catastale relativi alle due particelle (allegati da n. 1 a n. 4)

Entrambe le particelle sono di proprietà dei seguenti enti pubblici:

- Provincia di Ravenna per 525/1000;
- Comune di Ravenna per 325/1000;
- Comune di Cervia per 100/1000;
- Camera di Commercio, Industria, Artigianato e Agricoltura di Ferrara e Ravenna per 50/1000.

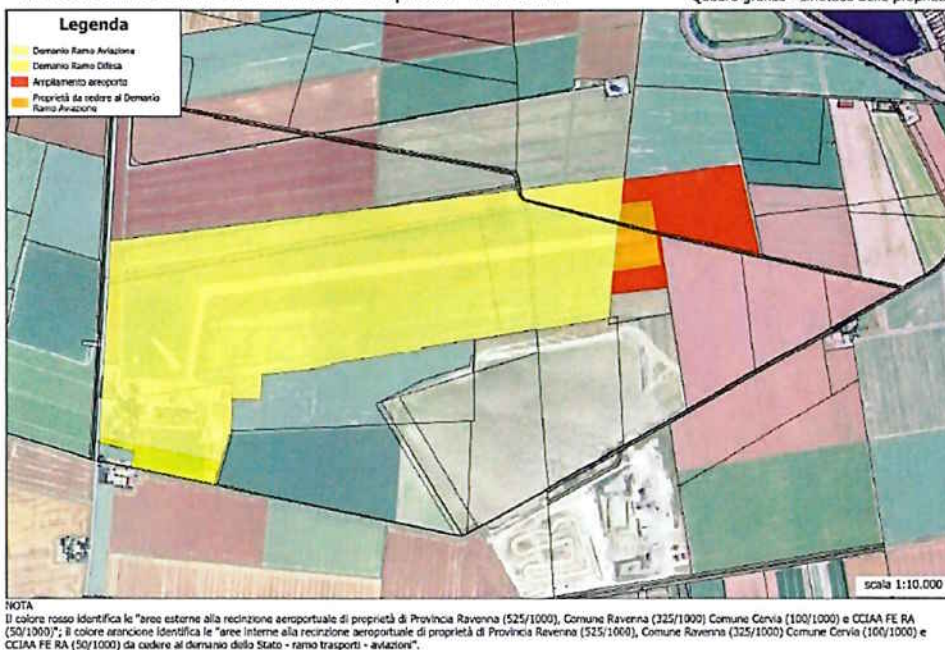
Nell'immagine seguente viene evidenziata (con cerchio di colore verde) la collocazione dei terreni in oggetto, situati a sud-est della città di Ravenna e a sud-ovest dell'abitato di Classe.



Nell'immagine aerea seguente e nell'allegato 5 le due suddette particelle vengono individuate con colorazione rossa nella loro collocazione adiacente alla recinzione dell'Aeroporto "Gastone Novelli" sito a Ravenna in località "La Spreta".

"AEROPORTO G. NOVELLI Loc. La Spreta - Ravenna"

Quadro grafico - sinottico delle proprietà



3. Descrizione dei terreni

I terreni sono ubicati nella pianura ravennate in località La Spreta, che si trova nella pianura ravennate a sud del capoluogo, in un'area vocata alla cerealicoltura e ad altri seminativi asciutti. Ai fini delle Tabelle VAM (Valori Agricoli Medi), il Comune di Ravenna ricade nella Regione Agraria della Pianura di Ravenna, che comprende la fascia pianeggiante della provincia. La medesima località ospita l'Aeroporto 'Gastone Novelli' (ICAO: LIDR), aerostadio civile di aviazione generale attivo per turismo, addestramento al volo, volo acrobatico e paracadutismo.

La superficie è articolata in due corpi distinti:

- Lotto principale (Foglio 198 Mappale 185) di circa 6,50 ha, con conformazione trapezoidale;
- Lotto secondario (Foglio 214 Mappale 127) di circa 1,10 ha.

Nella seguente immagine si riportano (a scala più ravvicinata) le due particelle oggetto della procedura estimativa:



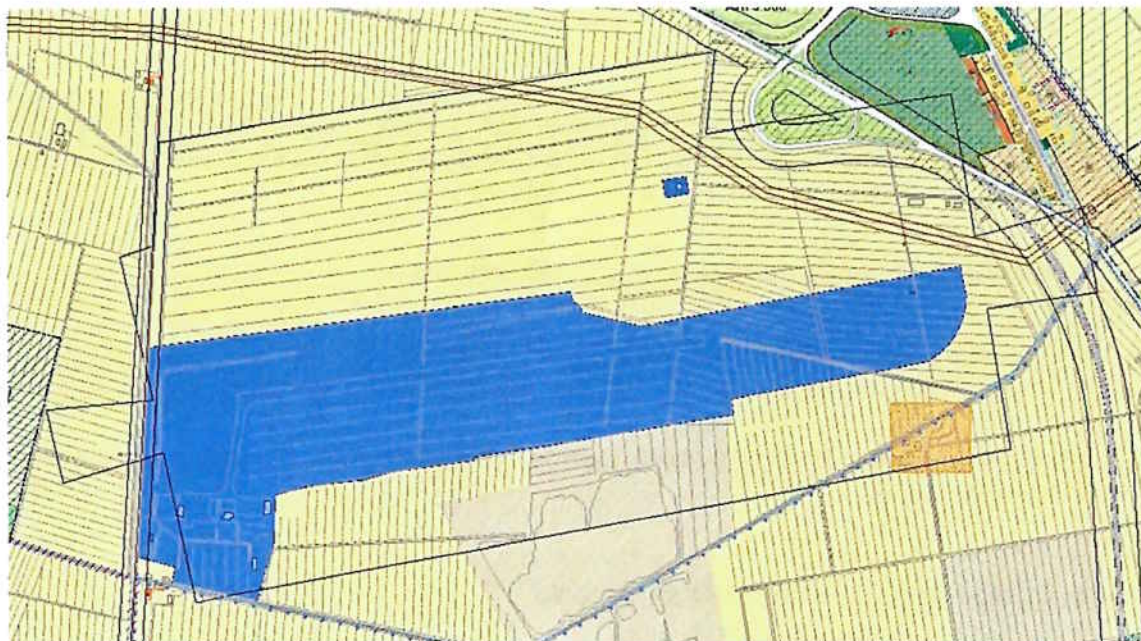
Come rilevabile dal vigente strumento urbanistico comunale (RUE) tali particelle, pur attualmente esterne alla recinzione aeroportuale sono prevalentemente caratterizzate dalla seguente componente di zona:

"Sistema della mobilità, Nodi di scambio e di servizio, Aeroporto, radar" (campitura blu nella cartografia di RUE)

e dalla seguente componente perimetrale:

"Sistema della mobilità, Nodi di scambio e di servizio, parcheggi, Limite zona di vincolo aeroportuale / radar" (poligono disegnato con linea continua nera nella cartografia di RUE)

Vedasi immagine seguente estratta dal visore degli strumenti urbanistici comunali e riportante uno stralcio dell'elaborato RUE 2:



4. Criterio e metodologia estimativa

La valutazione è svolta mediante procedimento sintetico-comparativo, assumendo come parametro di riferimento i canoni correnti di mercato praticati per fondi agricoli comparabili nella pianura ravennate.

Sono stati considerati:

- valori di mercato degli affitti agricoli;
- Valori Agricoli Medi - VAM: Regione Emilia-Romagna, Valori Agricoli Medi 2026 (BURERT n. 75 del 2 aprile 2026); Camera di Commercio di Ferrara e Ravenna - VAM provinciali; Agrimpresa Online - luglio 2024 - Valori medi terreni agricoli Emilia-Romagna
- dati CREA sul mercato fondiario (CREA - Indagine sul Mercato Fondiario in Italia nel 2024 - 75a edizione);
- letteratura estimativa specializzata.

5. Analisi del mercato

Per le province romagnole le quotazioni per seminativo non irriguo di pianura si attestano tra 400 e 600 euro/ettaro/anno. Il valore centrale di riferimento per l'area in esame è stimabile intorno a 450-550 euro/ettaro/anno.

Raffronto con i Valori Agricoli Medi (VAM) 2026

I VAM 2026 per il seminativo di pianura non irriguo nella provincia di Ravenna si collocano intorno ai 27.000 euro/ettaro (BURERT n. 75, 2 aprile 2026 – vedi allegato 6). Applicando una

percentuale del 2-2,5%, si ottiene un canone teorico di 540-675 euro/ettaro/anno — coerente con la fascia superiore dei valori di mercato reale.

Tipologia	Canone indicativo (euro/ha/anno)
Seminativo non irriguo pianura ravennate	400 - 600 euro
Seminativo irriguo pianura ravennate	700 - 900 euro
Valore centrale di riferimento (La Spreta)	450 - 550 euro

Per il presente elaborato viene pertanto assunto quale valore ordinario di riferimento il canone di 500 €/ha/anno.

6. Analisi delle caratteristiche influenti

Sono stati considerati i seguenti elementi:

1. suddivisione in due corpi separati;
2. forma irregolare del lotto principale;
3. presenza di appezzamento di modesta estensione;
4. durata limitata della concessione (massimo tre anni eventualmente rinnovabili per ulteriori tre);
5. rischio di revoca anticipata per motivi di interesse pubblico (tipico della concessione che, nel caso in esame, sostituisce il contratto di affitto, maggiormente tutelante per l'affidatario dei terreni);
6. limitata accessibilità generata dall'assenza di affaccio dei terreni in esame sulla viabilità pubblica o vicinale.

Di seguito viene riportata la valutazione dei coefficienti di riduzione per effetto delle caratteristiche sopra elencate. Pertanto il canone base di riferimento (450-550 euro/ha/anno) viene corretto attraverso fattori riduttivi desunti dalla dottrina estimativa e dalla prassi degli Uffici del Patrimonio degli enti pubblici.

1. Frazionamento in due corpi separati

Riduzione: -5% / -10%. Due corpi separati obbligano il concessionario a spostamenti aggiuntivi di macchine e manodopera, riducendo l'efficienza operativa. Fonte: Michieli, Trattato di Estimo; Orefice, Estimo.

2. Forma geometrica irregolare (trapezoidale)

Riduzione: -3% / -8%. La forma trapezoidale genera testate oblique che aumentano gli spazi di manovra a vuoto e il consumo operativo. Nella prassi estimativa è classificata come caratteristica morfologica estrinseca negativa. Valore prudenziale: -5%.

3. Piccola estensione della porzione minore (1.1 ettaro)

Riduzione: -10% / -20% sulla porzione minore. L'appezzamento di 1 ettaro è difficilmente meccanizzabile in modo efficiente e poco appetibile sul mercato degli affitti. L'incidenza ponderata sul canone globale è limitata (peso: 1,1/7,6 del totale) che porta a una riduzione min / max pari a -1.5% / -3%.

4. Breve durata della concessione (massimo 3 anni ev. rinnovabili per ulteriori 3)

Riduzione: -15% / -25%. La durata inferiore ai 6 anni previsti dalla L. 203/1982 per i contratti di affitto in deroga non consente l'ammortamento degli investimenti iniziali ne' la programmazione di rotazioni colturali pluriennali. Valore mediano raccomandato: -20%.

5. Rischio di interruzione anticipata per pubblico interesse

Riduzione: -5% / -10%. La clausola di revoca anticipata impedisce al concessionario di pianificare investimenti a medio termine e aumenta il rischio operativo rispetto a un affitto ordinario.

6. Scarsa accessibilità dalla viabilità pubblica

Riduzione: -5% / -12%. La difficoltà di accesso al fondo dalla viabilità pubblica o vicinale costituisce un fattore estrinseco negativo di rilievo nella valutazione estimativa. Essa comporta per il concessionario: (a) maggiori costi di trasporto di macchine, mezzi e prodotti; (b) impossibilità o difficoltà nell'utilizzo di macchine di grandi dimensioni (mietitrebbie, trattori con rimorchi); (c) rischio di danneggiamento dei mezzi su percorsi non asfaltati o di proprietà privata; (d) riduzione della produttività netta del fondo. La dottrina estimativa (Michieli; Simonotti, Metodi di stima immobiliare) riconduce questo elemento alla categoria delle 'caratteristiche estrinseche del fondo' con impatto sul suo valore di mercato. Un valore prudenziale applicabile è -8%.

Quadro riepilogativo dei coefficienti riduttivi (fisici e contrattuali)

Fattore	Coefficiente riduttivo
Frazionamento in due corpi separati	-5% / -10%
Forma geometrica irregolare (trapezoidale)	-3% / -8%
Piccola superficie porzione minore (1,1 ha)	1.5% / 3% $(=-10\% / -20\% * 1.1/7.6)$
Breve durata concessione (max 3 anni)	-15% / -25%
Rischio revoca anticipata per pubblico interesse	-5% / -10%
Scarsa accessibilità dalla viabilità pubblica	-5% / -12%
TOTALE CUMULATO STIMATO (appl. composta dei fattori)	-30% / -48%

Stima orientativa del canone corretto

Canone base mediano: 500 euro/ha/anno

Riduzione complessiva mediana: -39% (valore centrale tra -30% e -48%)

$$500 \times (1 - 0,39) = 305 \text{ euro/ha/anno}$$

Per 7,6 ettari complessivi: circa 2.318 euro/anno

7. Ulteriore coefficiente riduttivo per vincoli aeroportuali

Limitazioni da rischio Wildlife Strike (ENAC LG-2018/002)

L'aeroporto Gastone Novelli è il piccolo aeroscalo civile di aviazione generale della città di Ravenna, attivo per turismo privato, addestramento al volo, volo acrobatico e paracadutismo (Aeroclub Francesco Baracca e altre scuole di volo). Pur trattandosi di un aeroporto minore, la normativa ENAC sulla gestione del rischio Wildlife Strike si applica nella medesima misura a qualsiasi aeroporto certificato, indipendentemente dalla categoria dimensionale.

I terreni in esame, adiacenti all'aeroporto, ricadono in FASCIA A (0-3 km dalle piste), la fascia di rispetto più restrittiva prevista dalla LG-2018/002.

I riferimenti normativi sono: ICAO Annex 14, Vol. I, Ch. 9; D.Lgs. 151/2006 - Codice della Navigazione, artt. 707 e 711; Regolamento ENAC per la Costruzione e l'Esercizio degli Aeroporti, capp. 4 e 5; Regolamento EU 139/2014, art. 10 e punto GM2 ADR.OPS.B.020; ENAC LG-2018/002, Ed. 1, 01/10/2018.

Secondo il par. 2.1 della LG-2018/002, i seminativi (irrigui e non irrigui) sono classificati come fonte attrattiva a rischio MODERATO. Per la Fascia A (0-3 km) il regime previsto è il seguente:

Livello di rischio

Rischio di attrazione	Azioni per situazioni esistenti			Azioni per situazioni proposte Modifiche per situazioni esistenti		
	0-3 km Area A	3-8 km Area B	8-13 km Area C	0-3 km Area A	3-8 km Area B	8-13 km Area C
Moderato	Mitigazione	Monitoraggio	Monitoraggio	Mitigazione	Mitigazione	Monitoraggio

Fonte: ENAC LG-2018/002, Ed. 1, 01/10/2018, par. 2.1 - Seminativi (non irrigui e irrigui).

Le misure di mitigazione obbligatorie per i seminativi in Fascia A, desumibili dalla LG-2018/002 (par. 2.1) e dalla Circolare ENAC APT-01b, comportano oneri diretti a carico del concessionario:

- Operazioni di aratura, semina e raccolta da effettuarsi prevalentemente nelle ore notturne nelle aree prossime alla recinzione aeroportuale: incremento dei costi operativi stimabile in 15-25% rispetto alla conduzione diurna standard

- Installazione e gestione di sistemi di dissuasione acustica (cannoncini a gas, impianti a distress call): costo stimato 800-2.500 euro/anno
- Installazione e manutenzione di sistemi di dissuasione visiva (aquiloni a forma di rapace, palloncini, nastri riflettenti): costo stimato 300-800 euro/anno
- Monitoraggio periodico dell'avifauna con registrazione e rendicontazione al gestore aeroportuale: onere gestionale e amministrativo aggiuntivo
- Comunicazione preventiva obbligatoria al gestore aeroportuale delle operazioni colturali programmate, con possibile imposizione di finestre temporali operative
- Obbligo di rispondere tempestivamente alle richieste di intensificazione delle misure di deterrenza avanzate dal gestore aeroportuale in presenza di concentrazioni anomale di fauna

Ulteriore coefficiente riduttivo per vincolo wildlife in Fascia A

Dato il collocamento dei terreni in Fascia A (0-3 km dall'aeroporto Gastone Novelli), il vincolo wildlife genera un coefficiente riduttivo aggiuntivo rispetto a quelli già considerati nella sezione precedente. La stima tiene conto dei costi operativi aggiuntivi e del rischio di ulteriori limitazioni:

Fattore aggiuntivo - Vincolo Wildlife (Fascia A)	Riduzione aggiuntiva
Costi aggiuntivi sistemi di dissuasione acustica e visiva	-5% / -10%
Vincoli operativi sugli orari di lavorazione del fondo	-5% / -10%
Rischio limitazioni future aggiuntive da ENAC/gestore	-3% / -7%
Obbligo di monitoraggio e rendicontazione all'ente aeroportuale	-2% / -5%
TOTALE AGGIUNTIVO DA VINCOLO WILDLIFE (FASCIA A) (appl. composta dei fattori)	-14% / -28%

8. Determinazione del canone

Il canone finale integra: (a) il canone base di mercato; (b) i coefficienti riduttivi per caratteristiche fisiche e contrattuali del fondo; (c) il coefficiente aggiuntivo per il vincolo wildlife in Fascia A.

Componente	Scenario ottimistico	Scenario conservativo
------------	----------------------	-----------------------

Canone base di mercato (euro/ha)	500	500
Riduz. caratteristiche fisiche e contrattuali	-30%	-48%
Canone intermedio (pre-wildlife)	350 euro/ha	260 euro/ha
Riduzione aggiuntiva vincolo wildlife Fascia A	-14%	-28%
CANONE FINALE (euro/ha/anno)	~301 euro/ha	~187 euro/ha
CANONE GLOBALE 7,5 ha (euro/anno)	~2.288 euro	~1.421 euro

Il valore di canone è pertanto stimabile in un intervallo compreso tra circa 190 e 300 euro/ha/anno, pari a un canone globale annuo compreso tra circa 1.450 e 2.300 euro per l'intera superficie di 7,6 ettari. Il valore mediano ragionevole e prudentiale, da adottare come riferimento nell'atto di concessione, è pari a circa 240-250 euro/ha/anno, ovvero circa 1.825 - 1.900 euro/anno complessivi.

9. Giudizio conclusivo di stima

Sulla base delle analisi svolte, delle condizioni del fondo, della situazione di mercato e dei vincoli potenzialmente incidenti sull'utilizzazione agricola, il più probabile canone annuo di concessione è stimato in:

€ 1.900,00/anno (diconsi euro millenovecento/00) pari a circa € 250,00/ha/anno.

Tale valore è da intendersi quale stima di congruità ai fini amministrativi e patrimoniali.

10. Fonti normative e documentali

- ENAC, Linee Guida LG-2018/002 'Gestione del rischio Wildlife Strike nelle vicinanze degli aeroporti', Ed. 1, 01/10/2018
- ICAO, Annex 14, Vol. I, Aerodrome Design and Operations, Ch. 9
- D.Lgs. 151/2006 - Codice della Navigazione, artt. 707 e 711
- Regolamento ENAC per la Costruzione e l'Esercizio degli Aeroporti, capp. 4 e 5
- Regolamento UE 139/2014, art. 10 e punto GM2 ADR.OPS.B.020
- Circolare ENAC APT-01b del 23/12/2011 e successive modifiche
- Regione Emilia-Romagna - VAM 2026, BURERT n. 75 del 2 aprile 2026
- CREA - Indagine sul Mercato Fondiario in Italia nel 2024

Ravenna, lì 16 Giugno 2026

I tecnici estimatori

Il Dirigente del Settore Edilizia Scolastica e Patrimonio della Provincia di Ravenna

Ing. Marco Conti



Il Dirigente dell'Area Pianificazione Territoriale e del Servizio Patrimonio del Comune di Ravenna

Ing. Valentino Natali



ALLEGATI

- Visure catastali ed Estratti di mappa (allegati da 1 a 4)
- Ortofoto (allegato 5)
- Estratto VAM Provincia di Ravenna (allegati 6.1 e 6.2)
- Documentazione fotografica (allegato 7)
- Documentazione ENAC/Gestore aeroportuale (Allegato 8.1 Linee Guida ENAC Rischio Wildlife strike – Allegato 8.2 Regolamento di scalo dell'Aeroporto "G.Novelli" di Ravenna)

ALLEGATI DA 1 A 4
(VISURE CATASTALI E ESTRATTI DI MAPPA)





Direzione Provinciale di Ravenna
Ufficio Provinciale - Territorio
Servizi Catastali

Visura storica per immobile

Situazione degli atti informatizzati al 05/02/2026

Dati della richiesta	Comune di RAVENNA (Codice:H199A)
Catasto Terreni	Sezione RAVENNA (Provincia di RAVENNA) Foglio: 198 Particella: 185

INTESTATI

1	PROVINCIA DI RAVENNA sede in RAVENNA (RA)	00356680397*	(1) Proprietà' 525/1000
2	COMUNE DI RAVENNA sede in RAVENNA (RA)	00354730392*	(1) Proprietà' 325/1000
3	COMUNE DI CERVIA sede in CERVIA (RA)	00360090393*	(1) Proprietà' 10/100
4	CAMERA DI COMMERCIO, INDUSTRIA, ARTIGIANATO E AGRICOLTURA DI FERRARA E RAVENNA	02608840399*	(1) Proprietà' 5/100

Unità immobiliare dal 09/06/2008

N.	DATI IDENTIFICATIVI				DATI CLASSAMENTO			DATI DERIVANTI DA	
	Foglio	Particella	Sub	Porz	Qualità Classe	Superficie(m²) ha arc ca	Deduz.	Dominicale	Reddito Agrario
1	198	185		-	SEMINATIVO 3	6 48 98		Euro 351,93	Euro 385,45
Notifica					FRAZIONAMENTO del 09/06/2008 Pratica n. RA0088336 in atti dal 09/06/2008 (n. 88336.1/2008)				

Nella variazione sono stati soppressi i seguenti immobili:

Foglio: 198 Particella: 138 ;

Sono stati inoltre variati i seguenti immobili:

Foglio: 198 Particella: 184 ;

L'intestazione alla data della richiesta deriva dai seguenti atti:

Situazione degli intestati dal 06/04/2023

N.	DATI ANAGRAFICI	CODICE FISCALE	DIRITTI E ONERI REALI
1	PROVINCIA DI RAVENNA sede in RAVENNA (RA)	00356680397*	(1) Proprietà' 525/1000
2	COMUNE DI RAVENNA sede in RAVENNA (RA)	00354730392*	(1) Proprietà' 325/1000
3	COMUNE DI CERVIA sede in CERVIA (RA)	00360090393*	(1) Proprietà' 10/100
4	CAMERA DI COMMERCIO, INDUSTRIA, ARTIGIANATO E AGRICOLTURA DI FERRARA E RAVENNA	02608840399*	(1) Proprietà' 5/100



Direzione Provinciale di Ravenna
Ufficio Provinciale - Territorio
Servizi Catastali

Visura storica per immobile

Situazione degli atti informatizzati al 05/02/2026

Data: 05/02/2026 Ora: 17.03.36 pag: 2 **Segue**

Visura n.: T316346 Pag: 2

DATI DERIVANTI DA	RETTEFFICA DI INTESAZIONE ALL'ATTUALITA' del 06/04/2023 Pubblico ufficiale PRESIDENTE CAMERA COMMERC Sede RAVENNA (RA) Repertorio n. 1 - DETERMINAZIONE Voltura n. 5699 2/2023 - Pratica n. RA0082980 in atti dal 30/10/2023
-------------------	---

Situazione degli intestati dal 03/04/2023

N.	DATI ANAGRAFICI	CODICE FISCALE	DIRITTI E ONERI REALI
1	CAMERA DI COMMERCIO INDUSTRIA ARTIGIANATO E AGRICOLTURA DI RAVENNAAsede in RAVENNA (RA)	00361270390*	(1) Proprieta' 5/100 fino al 06/04/2023
DATI DERIVANTI DA	VOLTURA D'UFFICIO del 03/04/2023 - -*RETTIFICA INTESAZIONE PEC 32523/23 Voltura n. 1962.1/2023 - Pratica n. RA0034950 in atti dal 04/04/2023		

Situazione degli intestati dal 09/06/2008

N.	DATI ANAGRAFICI	CODICE FISCALE	DIRITTI E ONERI REALI
1	PROVINCIA DI RAVENNAAsede in RAVENNA (RA)	00356680397*	(1) Proprieta' 525/1000 fino al 06/04/2023
2	COMUNE DI RAVENNAAsede in RAVENNA (RA)	00354730392*	(1) Proprieta' 325/1000 fino al 06/04/2023
3	COMUNE DI CERVIAAsede in CERVIA (RA)	00360090393*	(1) Proprieta' 10/100 fino al 06/04/2023
4	CAMERA DI COMMERCIOAsede in RAVENNA (RA)	00361270390*	(1) Proprieta' 5/100 fino al 03/04/2023
DATI DERIVANTI DA	Atto amministrativo DECRETO (DISPOSIZIONI DELLE AUTORITA') del 16/03/1999 Pubblico ufficiale PROVINCIA Sede RAVENNA (RA) Repertorio n. 33 - DELIBERA CESSAZIONE DI CONSORZIO Trascrizione n. 15952.1/2007 Reparto PI di RAVENNA in atti dal 12/11/2007		

Situazione dell'unità immobiliare che ha originato il precedente dal 23/04/1997

N.	DATI IDENTIFICATIVI				DATI CLASSAMENTO					DATI DERIVANTI DA
	Foglio	Particella	Sub	Porz	Qualità Classe	Superficie(m²) ha are ca	Deduz.	Reddito		
1	198	138		-	SEMINATIVO 3	7 16 98		Dominicale Euro 388,80 L., 752.829	Agrario Euro 425,83 L., 824.527	VARIAZIONE D'UFFICIO in atti dal 23/04/1997 1988 (n. 900789.1/1992)
Notifica						Partita		19340		

Nella variazione sono stati soppressi i seguenti immobili:

Foglio:198 Particella:85 ; Foglio:198 Particella:105 ;

L'intestazione alla data della richiesta deriva dai seguenti atti:

Situazione degli intestati dal 16/03/1999

N.	DATI ANAGRAFICI	CODICE FISCALE	DIRITTI E ONERI REALI
1	CAMERA DI COMMERCIOAsede in RAVENNA (RA)	00361270390*	(1) Proprieta' 5/100 fino al 09/06/2008
2	COMUNE DI CERVIAAsede in CERVIA (RA)	00360090393*	(1) Proprieta' 10/100 fino al 09/06/2008
3	COMUNE DI RAVENNAAsede in RAVENNA (RA)	00354730392*	(1) Proprieta' 325/1000 fino al 09/06/2008
4	PROVINCIA DI RAVENNAAsede in RAVENNA (RA)	00356680397*	(1) Proprieta' 525/1000 fino al 09/06/2008



Direzione Provinciale di Ravenna
Ufficio Provinciale - Territorio
Servizi Catastali

Data: 05/02/2026 Ora: 17.03.36 Fine
Visura n.: T316346 Pag: 3

Visura storica per immobile

Situazione degli atti informatizzati al 05/02/2026

DATI DERIVANTI DA	Atto amministrativo DECRETO (DISPOSIZIONI DELLE AUTORITA') del 16/03/1999 Pubblico ufficiale PROVINCIA Sede RAVENNA (RA) Repertorio n. 33 - DELIBERA CESSAZIONE DI CONSORZIO Trascrizione n. 15952.1/2007 Reparto PI di RAVENNA in atti dal 12/11/2007		
-------------------	--	--	--

Situazione degli intestati dal 23/04/1997

N.		DATI ANAGRAFICI	CODICE FISCALE	DIRITTI E ONERI REALI
1	CONSORZIO PER LA COSTRUZIONE LA MANUTENZIONE E LA GESTIONE DELL'AEROPORTO DI RAVENNA			fino al 16/03/1999
DATI DERIVANTI DA	VARIAZIONE D'UFFICIO del - 1988 n. 900789.1/1992 in atti dal 23/04/1997			

Visura telematica

* Codice Fiscale Validato in Anagrafe Tributaria.



Direzione Provinciale di Ravenna
Ufficio Provinciale - Territorio
Servizi Catastali

Data: 05/02/2026 Ora: 18.10.58
Visura n.: T354323
Pag: 1

Visura storica per immobile

Situazione degli atti informatizzati al 05/02/2026

Dati della richiesta	Comune di RAVENNA (Codice:H199A)
Catasto Terreni	Sezione RAVENNA (Provincia di RAVENNA) Foglio: 214 Particella: 127

INTESTATI

1	CAMERA DI COMMERCIO, INDUSTRIA, ARTIGIANATO E AGRICOLTURA DI FERRARA E RAVENNA	02608840399*	(1) Proprieta' 5/100
2	PROVINCIA DI RAVENNA sede in RAVENNA (RA)	00356680397*	(1) Proprieta' 525/1000
3	COMUNE DI RAVENNA sede in RAVENNA (RA)	00354730392*	(1) Proprieta' 325/1000
4	COMUNE DI CERVIA sede in CERVIA (RA)	00360090393*	(1) Proprieta' 10/100

Unità immobiliare dal 09/06/2008

N.	DATI IDENTIFICATIVI				DATI CLASSAMENTO				DATI DERIVANTI DA
	Foglio	Particella	Sub	Porz	Qualità Classe	Superficie(m²) ha are ca	Deduz	Reddito Dominicale Agrario	
1	214	127		-	SEMINATIVO 3	1 07 43		Euro 58,26 Euro 63,81	FRAZIONAMENTO del 09/06/2008 Pratica n. RA0088335 in atti dal 09/06/2008 (n. 88335.2/2008)
Notifica									
Annotazioni	di immobile: COMPRENDE IL FG. 214 N. 129								

Nella variazione sono stati soppressi i seguenti immobili:

Foglio:214 Particella:128 ; Foglio:214 Particella:129 ;

Sono stati inoltre variati i seguenti immobili:

Foglio:214 Particella:126 ;

Situazione dell'unità immobiliare dal 09/06/2008

N.	DATI IDENTIFICATIVI				DATI CLASSAMENTO				DATI DERIVANTI DA
	Foglio	Particella	Sub	Porz	Qualità Classe	Superficie(m²) ha are ca	Deduz	Reddito Dominicale Agrario	
1	214	127		-	SEMINATIVO 3	1 01 20		Euro 54,88 Euro 60,11	FRAZIONAMENTO del 09/06/2008 Pratica n. RA0088335 in atti dal 09/06/2008 (n. 88335.1/2008)
Notifica									

Nella variazione sono stati soppressi i seguenti immobili:

Foglio:214 Particella:39 ; Foglio:214 Particella:49 ;

Sono stati inoltre variati i seguenti immobili:

N.	DATI IDENTIFICATIVI			DATI CLASSAMENTO						DATI DERIVANTI DA		
	Foglio	Particella	Sub	Porz	Qualita Classe	Superficie(m²)		Deduz	Reddito			
						ha	are ca		Dominicale		Agrario	
1	214	39		-	SEMINATIVO	3	1	53	00	Euro 82.97 L. 160.650	Euro 90.87 L. 175.950	VERIFICA STRAORDINARIA del 20/09/1975 in atti dal 28/10/1976 (n. 157776)

Visura storica per immobile

Situazione degli atti informatizzati al 05/02/2026

Notifica	Partita	19340		
----------	---------	-------	--	--

Sono stati inoltre variati i seguenti immobili:

Foglio: 214 Particella: 49 ;

Situazione dell'unità immobiliare dall'impianto meccanografico

N.	DATI IDENTIFICATIVI				DATI CLASSAMENTO				DATI DERIVANTI DA	
	Foglio	Particella	Sub	Porz	Qualità Classe	Superficie(m ²) ha are ca	Deduz	Reddito Dominicale	Agrario	
1	214	39		-	SEMINATIVO 3	2 46 53		L. 258.857	L. 283.510	Impianto meccanografico del 01/11/1971
Notifica						Partita	6979			

L'intestazione alla data della richiesta deriva dai seguenti atti:

Situazione degli intestati dal 16/03/1999

N.	DATI ANAGRAFICI	CODICE FISCALE	DIRITTI E ONERI REALI
1	CAMERA DI COMMERCIO Sede in RAVENNA (RA)	00361270390*	(1) Proprietà' 5/100 fino al 09/06/2008
2	COMUNE DI CERVIA Sede in CERVIA (RA)	00360090393*	(1) Proprietà' 10/100 fino al 09/06/2008
3	COMUNE DI RAVENNA Sede in RAVENNA (RA)	00354730392*	(1) Proprietà' 325/1000 fino al 09/06/2008
4	PROVINCIA DI RAVENNA Sede in RAVENNA (RA)	00356680397*	(1) Proprietà' 525/1000 fino al 09/06/2008
DATI DERIVANTI DA	Atto amministrativo DECRETO (DISPOSIZIONI DELLE AUTORITA') del 16/03/1999 Pubblico ufficiale PROVINCIA Sede RAVENNA (RA) Repertorio n. 33 - DELIBERA CESSAZIONE DI CONSORZIO Trascrizione n. 15952.1/2007 Reparto PI di RAVENNA in atti dal 12/11/2007		

Situazione degli intestati relativa ad atto del 07/07/1971 (antecedente all'impianto meccanografico)

N.	DATI ANAGRAFICI	CODICE FISCALE	DIRITTI E ONERI REALI
1	CONSORZIO PER LA COSTRUZIONE LA MANUTENZIONE E LA GESTIONE DELL'AEROPORTO DI RAVENNA		fino al 16/03/1999
DATI DERIVANTI DA	Atto del 07/07/1971 Pubblico ufficiale MODONESI P Sede RAVENNA (RA) Repertorio n. 31668 - PU Sede RAVENNA (RA) Registrazione n. 2043 registrato in data 26/07/1971 - Voltura n. 34473 in atti dal 07/11/1974		

Situazione degli intestati relativa ad atto del 26/01/1971 (antecedente all'impianto meccanografico)

N.	DATI ANAGRAFICI	CODICE FISCALE	DIRITTI E ONERI REALI
1	ASSOCIAZIONE DELLE COOPERATIVE AGRICOLE DI PRODUZIONE E LAVORO DELLA PROVINCIA DI RAVENNA		fino al 07/07/1971
DATI DERIVANTI DA	Atto del 26/01/1971 Pubblico ufficiale MODONESI P Sede RAVENNA (RA) Repertorio n. 31301 - PU Sede RAVENNA (RA) Registrazione n. 503 registrato in data 06/02/1971 - Voltura n. 34373 in atti dal 07/11/1974		



Direzione Provinciale di Ravenna
Ufficio Provinciale - Territorio
Servizi Catastali

Data: 05/02/2026 Ora: 18.10.58

Fine

Visura n.: T354323

Pag: 4

Visura storica per immobile

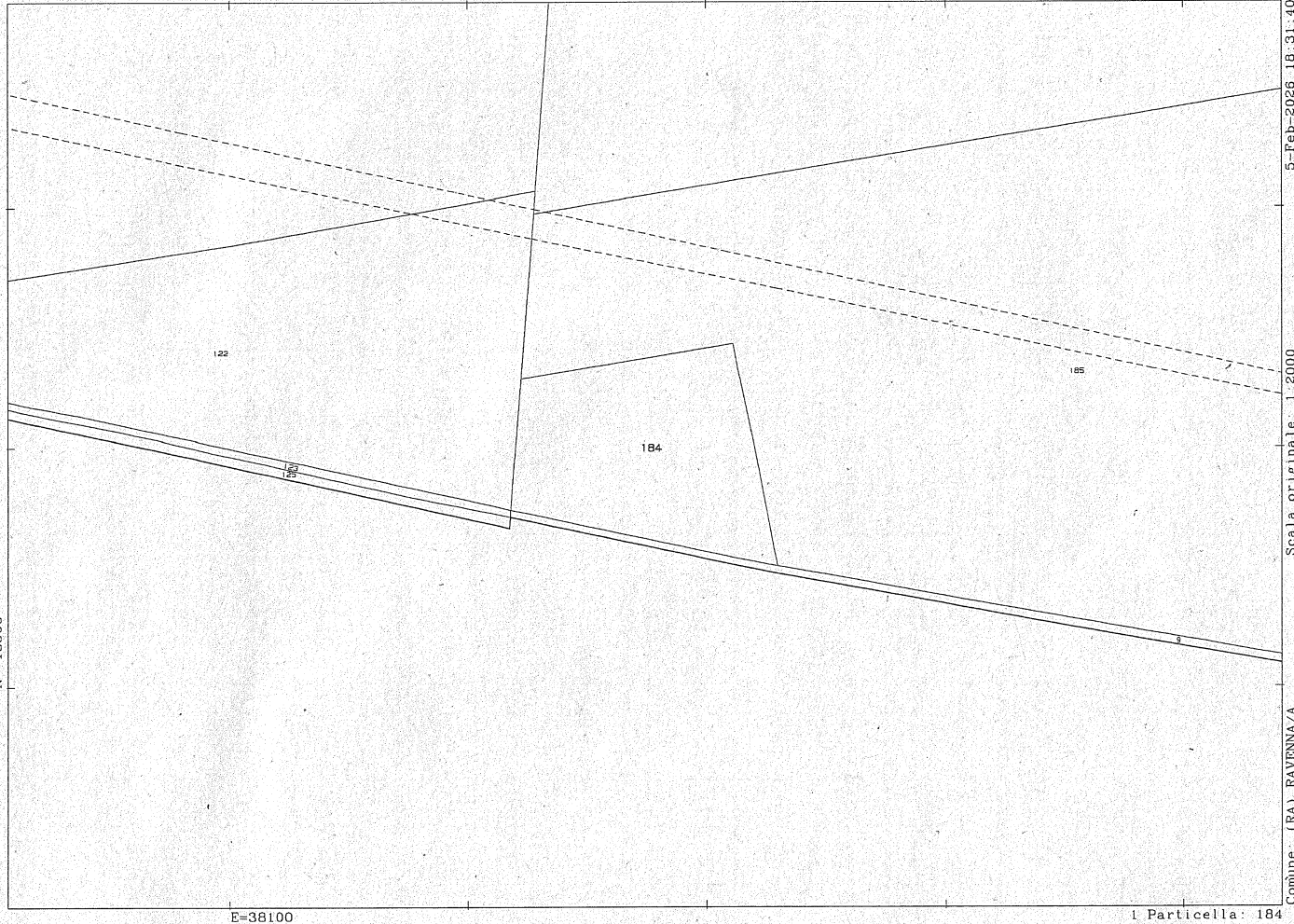
Situazione degli atti informatizzati al 05/02/2026

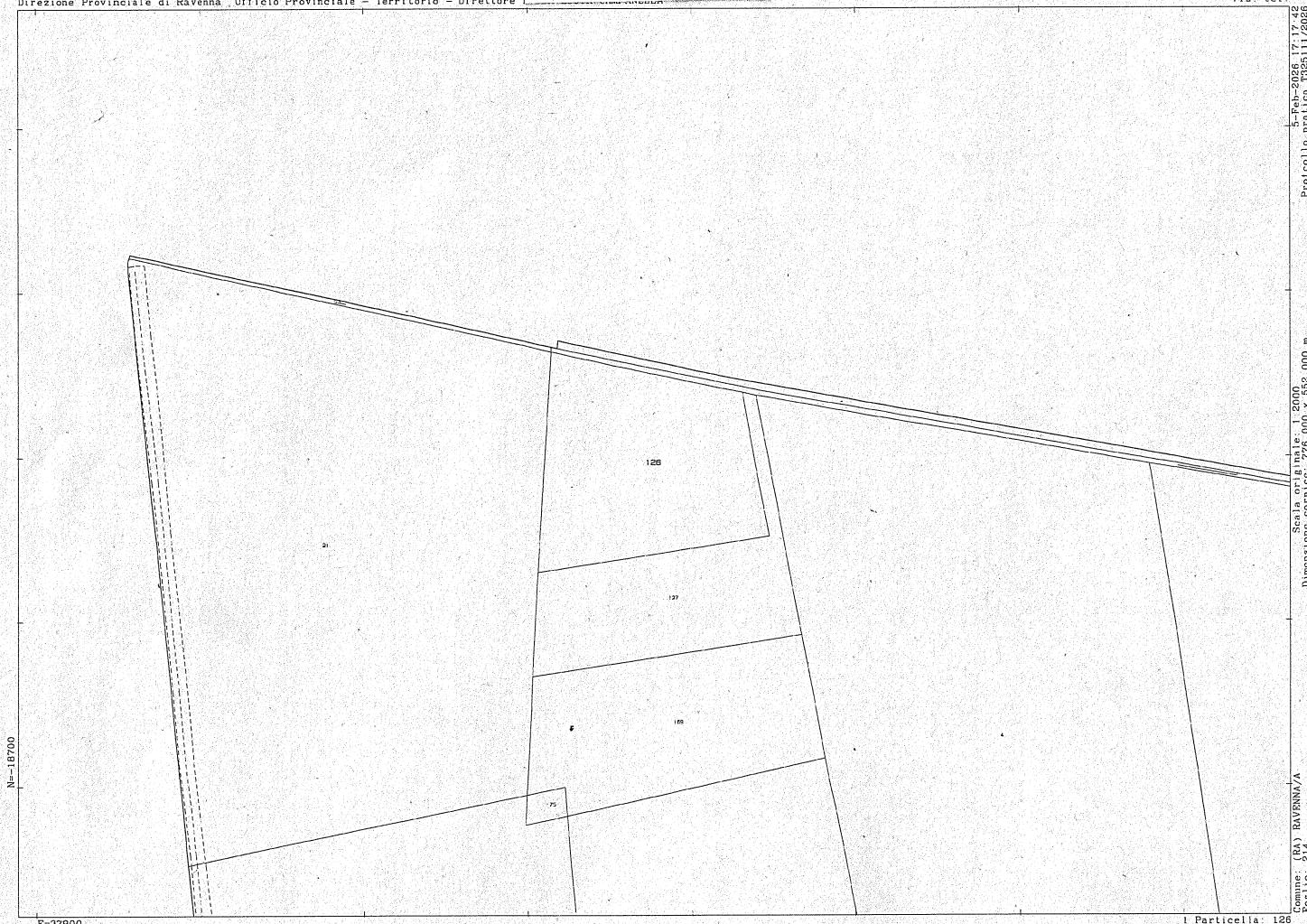
Situazione degli intestati dall'impianto meccanografico

DATI DERIVANTI DA		DATI ANAGRAFICI	CODICE FISCALE	DIRITTI E ONERI REALI
N.	1	ZUCCHINI Cesare nato a BOLOGNA (BO) il 16/09/1910	ZCCCSR10P16A944K*	fino al 26/01/1971

Visura telematica

* Codice Fiscale Validato in Anagrafe Tributaria.





5-Feb-2026 17:17:42
Protocollo pratica 1395111/2026

Scala originale: 1:2000
Dimensione cornice: 776.000 x 563.000 m.

Comune: (RA) RAVENNA/A
Foglio: 214

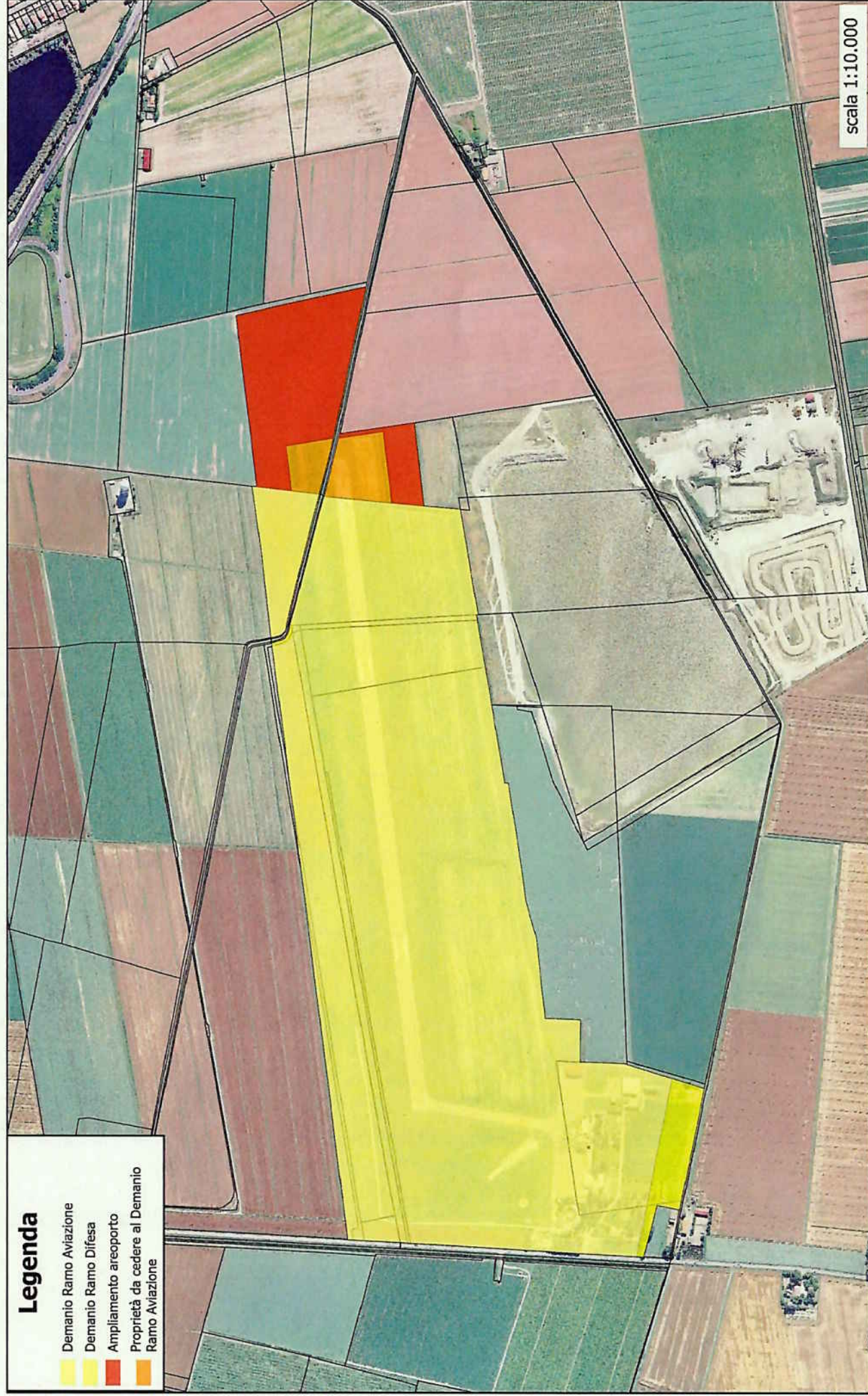
Particella: 126

ALLEGATO 5
(ORTOFOTO)



"AEROPORTO G. NOVELLI Loc. La Spreta - Ravenna"

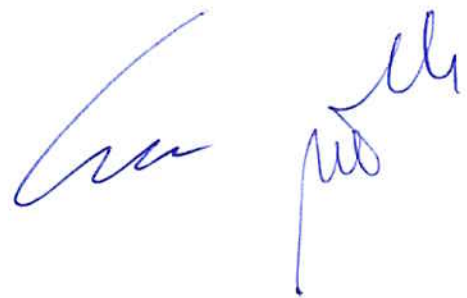
Quadro grafico - sinottico delle proprietà



NOTA

Il colore rosso identifica le "aree esterne alla recinzione aeroportuale di proprietà di Provincia Ravenna (525/1000), Comune Ravenna (325/1000) e CCTAA FE RA (50/1000)"; il colore arancione identifica le "aree interne alla recinzione aeroportuale di proprietà di Provincia Ravenna (525/1000), Comune Ravenna (325/1000) e CCTAA FE RA (50/1000) da cedere al demanio dello Stato - ramo trasporti - aviazioni".

ALLEGATO 6
(VALORI AGRICOLI MEDI – BURERT N° 75 2026)

A handwritten signature in blue ink, consisting of a stylized, cursive script that is difficult to decipher but appears to be a personal name or set of initials.

Bollettino Ufficiale della Regione Emilia-Romagna

(BURERT)

n.75 del 02.04.2026 (Parte Seconda)

Scarica la versione PDF firmata ( 5.35Mb)

Regione Emilia-Romagna

COMUNICATO DEL RESPONSABILE DEL SETTORE GOVERNO E QUALITÀ DEL TERRITORIO

Pubblicazione dei Valori Agricoli Medi determinati per l'anno 2026 dalle Commissioni provinciali di Piacenza, Parma, Reggio Emilia, Modena, Bologna, Ferrara, Ravenna, Forlì-Cesena e Rimini, in attuazione dell'articolo 25 della L.R. 19 dicembre 2002, n. 37

REGIONE AGRARIA N. 1 - Collina del Senio e del Lamone
Comuni di: Brisighella, Casola Valsenio, Riolo Terme

REGIONE AGRARIA N. 2 - Pianura del Senio e del Lamone
Comuni di: Alfonsine, Bagnacavallo, Conselice, Fusignano, Lugo, Massalombarda, Sant'Agata sul Santerno

REGIONE AGRARIA N. 3 - Pianura di Ravenna
Comuni di: Cervia, Ravenna

REGIONE AGRARIA N. 4 - Pianura del Lamone
Comuni di: Bagnara di Romagna, Castelbolognese, Cotignola, Faenza, Russi, Solarolo

ANNO 2026

Tipo di coltura	Regione agraria n.1 Valori medi €/Ha	Regione agraria n.2 Valori medi €/Ha	Regione agraria n.3 Valori medi €/Ha	Regione agraria n.4 Valori medi €/Ha
Seminativo	10.500	30.000	27.000	30.000
Seminativo irriguo	30.000	40.000	35.000	41.000
Prato	6.600	11.400	10.300	11.400
Prato arborato	6.900	12.000	10.900	12.300
Prato irriguo	19.500	14.500	14.200	14.600
Prato arborato irriguo	19.500	15.300	14.200	14.600
Pascolo cespugliato e non	2.700	4.800	4.000	4.900
Pascolo arborato	2.900	5.300	4.500	5.400
Orto (1)	21.800	31.800	28.900	34.000
Orto irriguo	38.500	50.600	45.100	52.800
Orto a coltura floreale	32.900	41.600	37.600	42.100
Vivaio	45.000	45.000	45.000	45.000
Vivaio a coltura floreale	45.000	45.000	45.000	45.000
Vigneto (8)	25.000	34.300	33.000	38.700
Vigneto irriguo (8)	30.800	39.300	38.100	44.300
Vigneto D.O.C. (8)	37.000	40.000	37.900	43.000
Vigneto irriguo D.O.C. (8)	42.900	45.900	43.600	49.100
Uliveto	23.000			
Frutteto di pomacee: media densità (2)	23.800	37.000	29.000	37.000
Frutteto irriguo di pomacee: media densità	36.400	41.000	34.000	41.000
Frutteto di pomacee: alta densità	27.300	39.000	32.400	39.000
Frutteto irriguo di pomacee: alta densità	40.300	45.000	37.700	45.000
Frutteto di drupacee: media densità (3)	22.600	37.000	29.000	37.000
Frutteto irriguo di drupacee: media densità	36.300	42.000	35.400	42.000
Frutteto di drupacee: alta densità	29.400	41.000	35.500	41.000
Frutteto irriguo di drupacee: alta densità	42.900	48.200	41.300	48.200
Frutteto di actinidia	51.700	47.300	44.600	51.700
Frutteto di actinidia giallo o rosso (7)	59.400	54.500	51.300	59.400
Pioppeto: da 0 a 3 anni	14.500	16.200	15.800	16.200
da 3 a 7 anni	16.500	18.900	18.000	18.900
oltre 7 anni	19.900	23.000	21.700	23.000
Castagneto da frutto: governato	7.300			
degradato	3.500			
Castagneto da paleria	6.100			
Bosco alto fusto: da 0 a 20 anni	6.400		8.400	
da 20 a 40 anni	8.400		9.900	
oltre 40 anni	12.600		15.400	
Bosco misto: governato	6.400			
degradato	2.200			
Bosco ceduo: governato	6.400			
degradato	2.200			
Noce da frutto (6)		38.500	36.800	42.600
Coltivo abbandonato (4)	3.900	15.000	15.000	15.000
Incolto produttivo (5)	2.700	7.200	6.700	6.600
Incolto sterile	1.300			

(1) colture ortive in pieno campo

(2) per le pomacee si intende media e bassa densità sotto le 700 piante per ettaro

(3) per le drupacee si intende la media e bassa densità sotto le 350 piante per ettaro.

(4) terreno agricolo di normale fertilità per varie ragioni non più coltivato

(5) terreno di fertilità limitata non suscettibile di conveniente coltivazione

(6) coltura inserita a seguito della revisione VAM 2021

(7) coltura inserita a seguito della revisione VAM 2022

(8) ai vigneti integralmente meccanizzati si applica un incremento del 20% del valore tabellare

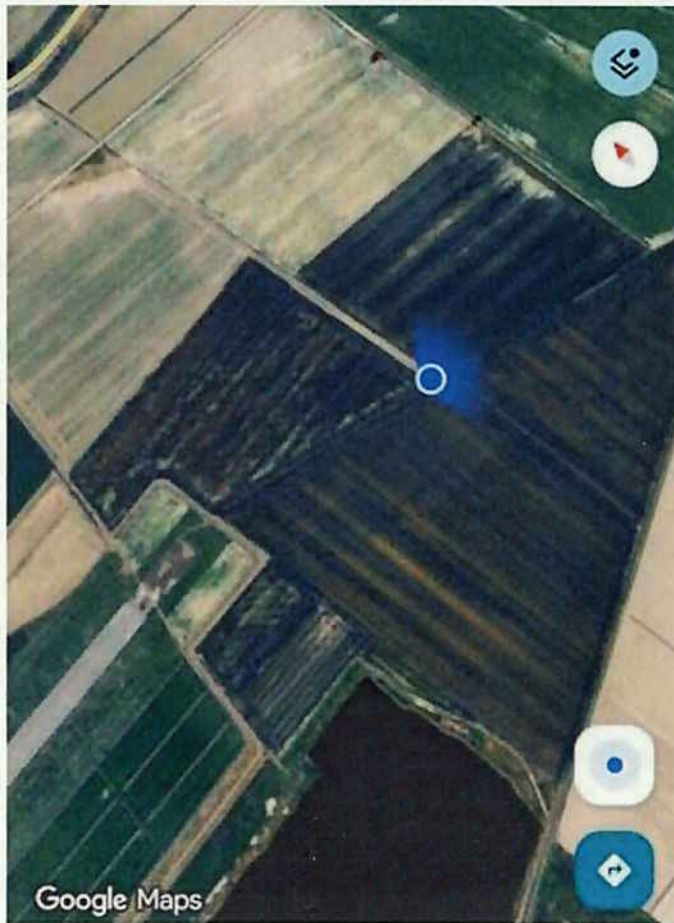
Ai terreni con impianti di drenaggio occorre applicare una maggiorazione di € 2.500/ha

Ai terreni investiti a frutteti con reti antigrandine occorre applicare una maggiorazione di almeno € 6.000/ha

ALLEGATO 7
(RELAZIONE FOTOGRAFICA)



ALLEGATO 7 - RELAZIONE FOTOGRAFICA



PUNTO DI VISTA DELLE FOTOGRAFIE



FOTO 1



FOTO 2



FOTO 3



FOTO 4



FOTO 5

ALLEGATI 8.1 E 8.2

**(ENAC: LINEE GUIDA WILDLIFE STRIKE E
REGOLAMENTO DI SCALO AEROPORTO “LA
SPRETA”)**

Two handwritten signatures in blue ink. The signature on the left is a stylized, cursive 'M' with a long horizontal stroke extending to the right. The signature on the right is a more complex, cursive signature with multiple loops and a vertical line extending downwards.

GESTIONE DEL RISCHIO WILDLIFE STRIKE NELLE VICINANZE DEGLI AEROPORTI



SVILUPPATA ED EMESSA DALLA VICE DIREZIONE CENTRALE VIGILANZA TECNICA

NOMINATIVO E FIRMA DIRETTORE CENTRALE DOTT. ROBERTO VERGARI

RIFERIMENTI REGOLAMENTARI

APPLICABILITÀ

1. INTRODUZIONE
2. FONTI ATTRATTIVE E DISTANZE DI SICUREZZA
3. IDENTIFICAZIONE DELLE FONTI ATTRATTIVE

4. VALUTAZIONE DEL RISCHIO

5. ELIMINAZIONE, MITIGAZIONE E MONITORAGGIO DEL RISCHIO
6. LE FONTI ATTRATTIVE
7. INDICAZIONI FINALI E PRATICHE VIRTUOSE

RIFERIMENTI REGOLAMENTARI	Paragrafo	Titolo
<i>ICAO Annesso 14, Vol. I - Aerodrome design and operations</i>	<i>Ch. 9</i>	<i>Emergency and other services</i>
<i>Doc. 9137 – AN/898 - Airport Services Manual</i>	<i>Part 3</i>	<i>Bird Control and Reduction</i>
<i>Doc. 9184 – AN/902 - Airport Planning Manual</i>	<i>Part 1</i>	<i>Master Planning</i>
	<i>Part 2</i>	<i>Land Use and Environmental Control</i>
<i>D.Lgs. 151/2006 - Codice della Navigazione</i>	<i>Art. 707</i>	<i>Determinazione delle zone soggette a limitazioni</i>
	<i>Art. 711</i>	<i>Pericoli per la navigazione</i>
<i>Regolamento per la Costruzione e l'Esercizio degli Aeroporti, ENAC</i>	<i>Cap. 4</i>	<i>Valutazione e limitazioni ostacoli</i>
	<i>Cap. 5</i>	<i>Rischio da impatto con volatili e altra fauna</i>
<i>Circolare APT 01b del 23.12.2011 e modifiche seguenti, ENAC</i>	<i>Intero documento</i>	<i>Direttiva sulle procedure da adottare per la prevenzione dei rischi di impatto con volatili negli aeroporti</i>
<i>Regolamento E. U. 216/2008 e successive modifiche</i>	<i>Allegato V</i>	<i>Basic Regulation</i>
<i>Regolamento E.U. 139/2014</i>	<i>Art. 10 ADR.OPS.B.020</i>	

APPLICABILITÀ	
APT	<i>Gestore aeroportuale, addetti BCU</i>
ATM	<i>Non interessato</i>
EAL	<i>Non interessato</i>
LIC	<i>Non interessato</i>
MED	<i>Non interessato</i>
NAV	<i>Non interessato</i>
OPV	<i>Non interessato</i>
SEC	<i>Non interessato</i>

1. INTRODUZIONE

1.1. Scopo del documento

Questo documento fornisce le linee guida alle autorità, agli enti e ai portatori d'interesse territoriali per la gestione del rischio di impatto tra aeromobili e fauna selvatica (uccelli *in primis*) nelle vicinanze degli aeroporti, dove tale rischio può aumentare in funzione della presenza di opere o attività in grado di attrarre fauna selvatica.

Nel 2009 ENAC aveva già emanato l'informativa tecnica "Linee guida relative alla valutazione delle fonti attrattive di fauna selvatica in zone limitrofe agli aeroporti" con lo scopo di fornire, ai diversi soggetti interessati, uno strumento a cui far riferimento nella valutazione di questioni sulle fonti attrattive di fauna selvatica in zone limitrofe agli aeroporti. All'interno di questo documento erano prese in esame le principali fonti attrattive di fauna selvatica nell'intorno aeroportuale, e venivano fornite indicazioni per la valutazione del loro potenziale attrattivo e l'attuazione di tecniche gestionali di mitigazione.

Nel documento non era contemplata la tematica degli impianti di discarica, per la quale si rimandava a un'ulteriore informativa tecnica, uscita nello stesso anno, dal titolo "Valutazione della messa in opera di discarica in prossimità del sedime aeroportuale".

Il presente documento vuole essere una riedizione delle suddette linee guida e dell'informativa tecnica sulle discariche, sempre nell'ottica di fornire uno strumento sufficientemente agile e completo sulla gestione del rischio di *wildlife strike* nelle vicinanze degli aeroporti.

Scopo del documento è anche quello di fornire uno strumento per la pianificazione del territorio intorno agli aeroporti a 3, 8 e 13 km di distanza dalle piste.

Ovviamente queste linee guida tengono conto del fatto che la destinazione d'uso del territorio in molte aree limitrofe ad aeroporti esistenti è impossibile da modificare, anche se questa costituisce una fonte attrattiva per la fauna selvatica. In questi casi si richiede ai gestori aeroportuali di lavorare insieme alle autorità territoriali e all'ENAC per mitigare il rischio di *wildlife strike*.

Le indicazioni contenute nel documento possono essere utilizzate nella progettazione di nuovi aeroporti. Qualora un sito venga preso in considerazione per la costruzione di un nuovo aeroporto, gli enti territoriali possono misurare e tenere in debita considerazione il grado di compatibilità/incompatibilità del territorio circostante in relazione alle fonti attrattive per la fauna selvatica.

1.2. Perché le fonti attrattive sono un problema

L'impatto tra aeromobili e fauna selvatica (*wildlife strike*) può causare danni ingenti e una riduzione della sicurezza della navigazione aerea. Le conseguenze del *wildlife strike* dipendono principalmente dal numero e dalle dimensioni degli animali coinvolti, dalla fase di volo e dalla parte dell'aeromobile che viene colpita.

La programmazione territoriale e la gestione del territorio nelle vicinanze degli aeroporti può influenzare significativamente il pericolo legato al *wildlife strike*. Molti aeroporti sono circondati da aree che risultano attrattive per la fauna selvatica, in particolare per gli uccelli. Alcune coltivazioni, le discariche di rifiuti, le aree umide o

le aree protette possono attrarre un gran numero di volatili con conseguente aumento del rischio di interferenza con l'attività aeronautica.

Il numero di impatti e il conseguente rischio di incidenti catastrofici, feriti, danni strutturali e ritardi possono essere ridotti attraverso una corretta gestione del territorio che circonda gli aeroporti, tesa alla mitigazione della probabilità di conflitto tra fauna selvatica e operatività aeroportuale.

1.3. Come utilizzare le linee guida

In molte aree intorno agli aeroporti esistono già precise norme di vincolo riguardo i pericoli per la navigazione aerea. In questo caso il presente documento ha lo scopo di approfondire la gestione e la mitigazione delle fonti attrattive per la fauna selvatica. Laddove, invece, non sussistano vincoli specifici, sempre nei dintorni dell'aeroporto, queste linee guida forniscono l'indicazione per una corretta politica territoriale finalizzata alla sicurezza aerea.

1.4. Ruoli e responsabilità

In qualità di Stato membro della Convenzione sull'aviazione civile internazionale (Convenzione di Chicago), l'Italia è soggetta ad obblighi internazionali che riguardano la regolamentazione e la gestione della sicurezza aerea.

L'Organizzazione internazionale per l'aviazione civile (ICAO), istituita dalla suddetta Convenzione, ha emesso specifiche norme e raccomandazioni in merito ai vari aspetti della sicurezza aerea.

In numerosi documenti ICAO (*Annex 14 Aerodromes, Vol. I Aerodrome design and operations, Chapter 9. Emergency and other services; Airport Service Manual (DOC 9137- AN/898) - part 3; Bird Control and Reduction; Airport Planning Manual (DOC 9184 - AN/902) - part 1: Master planning & part 2; Land use and environmental control.*) viene ribadita l'importanza dell'ambiente nei dintorni degli aeroporti in relazione al rischio di *wildlife strike*, ed allo stesso tempo sono fornite indicazioni per una corretta gestione territoriale, indicando quali sono le opere e attività pericolose in termini di attrazione di fauna selvatica.

Nel dettaglio si applicano i seguenti standard e raccomandazioni, inclusi negli art. 9.4.3 e 9.4.4 dell'Annesso 14 dell'ICAO:

- È necessario intraprendere azioni specifiche per ridurre il rischio per le operazioni aeronautiche, adottando misure atte a minimizzare la probabilità di impatto tra aeromobili e animali selvatici;
- Le autorità preposte devono attivarsi per eliminare o prevenire l'insediamento di discariche a cielo aperto o ogni altra fonte di attrazione per la fauna selvatica negli aeroporti o nelle loro vicinanze, a meno che specifiche analisi di *risk assessment* non indichino la loro non pericolosità in termini di probabilità di attrarre fauna selvatica in grado di incrementare il rischio di *wildlife strike*. Ove l'eliminazione delle fonti attrattive non risulti possibile, le autorità preposte devono assicurarsi che il rischio per la navigazione aerea venga valutato e mitigato fin dove possibile;

- gli Stati membri della Convenzione devono tenere in considerazione la sicurezza del volo nelle fasi di pianificazione territoriale intorno agli aeroporti in relazione alla possibilità di attrarre fauna selvatica.

Più recentemente anche l'EASA, l'Agenzia europea per la sicurezza aeronautica, ha emanato una serie di norme che sottolineano l'importanza dell'ambiente esterno all'aeroporto e la necessità di monitorarlo.

L'Allegato V bis (punto C.2.e) del Regolamento (CE) N. 1108/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica il regolamento (CE) n. 216/2008 per quanto riguarda gli aeroporti, la gestione del traffico aereo e i servizi di navigazione aerea, riporta che, tra i pericoli per la navigazione aerea nelle aree limitrofe all'aeroporto, va monitorata, tra l'altro, la creazione di quelle aree che potrebbero attirare fauna selvatica nelle vicinanze dell'area di movimento degli aeroporti, valutandone ed attenuandone opportunamente i rischi.

L'art. 10 del Regolamento (UE) N. 139/2014 della Commissione del 12 febbraio 2014, che stabilisce i requisiti tecnici e le procedure amministrative relativi agli aeroporti ai sensi del regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, vincola gli Stati membri ad assicurare che i pericoli derivanti dalla fauna selvatica siano valutati anche attraverso una raccolta di informazioni presso fonti extra aeroportuali sulla presenza di fauna selvatica che può costituire un rischio potenziale per le operazioni degli aeromobili.

Inoltre, nel Documento tecnico ADR rules, AMC/GM and CS del Regolamento (UE) 139/2014 è specificato, al punto GM2 ADR.OPS.B.020, che il gestore aeroportuale è tenuto a implementare un Piano di gestione del rischio dovuto alla fauna selvatica per un'area di circa 13 km dal punto di riferimento dell'aeroporto, e che tale Piano deve includere un processo di accordi con agenzie non aeronautiche, proprietari terrieri ed enti locali per assicurarsi di venire a conoscenza di eventuali sviluppi territoriali che possono influire sui rischi di *wildlife strike* nelle vicinanze dell'aeroporto.

A livello nazionale l'ENAC ha il potere di mitigare o eliminare la presenza di possibili fonti di attrazione per la fauna selvatica nei dintorni degli aeroporti, considerandole, formalmente, fonti di pericolo per la navigazione aerea.

L'Art. 707 del Codice della Navigazione prevede che ENAC individui, ai fini della sicurezza, le zone limitrofe agli aeroporti da sottoporre a vincolo e stabilisca altresì le limitazioni relative ai potenziali pericoli per la navigazione.

Gli enti locali, nell'esercizio delle proprie competenze in ordine alla programmazione e al governo del territorio, devono adeguare i propri strumenti di pianificazione alle prescrizioni dell'ENAC.

L'Art. 711 del medesimo Codice prescrive che, nelle zone di cui sopra, sono soggette a limitazioni le opere, le piantagioni e le attività che costituiscono un potenziale richiamo per la fauna selvatica o, comunque, un pericolo per la navigazione aerea.

Il Cap. 4, par. 12 del Regolamento ENAC per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti ("Pericoli per la navigazione aerea") prevede che la realizzazione di opere, piantagioni o l'esercizio delle attività che possono costituire richiamo per la fauna selvatica nelle zone da sottoporre a limitazione è soggetta ad autorizzazione da parte dell'ENAC.

In caso di opere, piantagioni e attività già esistenti sulle aree così definite, ENAC può ordinare, con provvedimento motivato, che le stesse siano abbattute o

eliminate qualora non siano compatibili con la sicurezza della navigazione aerea e non sia stato possibile mitigarne gli effetti ad un livello accettabile di sicurezza.

Nel Cap. 5 del medesimo Regolamento ("Rischio da impatto con volatili") vengono individuate come oggetto di limitazioni le diverse fonti attrattive-

La Circolare ENAC APT-01b, e successive revisioni, che costituisce il materiale interpretativo del suddetto Regolamento, fornendo le indicazioni, le linee guida e le procedure da applicarsi nel campo della prevenzione del rischio di incidente tra fauna selvatica ed aerei, prevede, infine, che il gestore aeroportuale segnali all'ENAC e agli enti competenti le fonti attrattive di fauna selvatica identificate al di fuori del sedime aeroportuale, al fine di consentire iniziative mirate di mitigazione del rischio.

2. FONTI ATTRATTIVE E DISTANZE DI SICUREZZA

La maggioranza degli impatti tra aeromobili e fauna selvatica avviene negli aeroporti e nelle loro immediate vicinanze, dove la quota di volo è relativamente bassa. Il rischio di collisione dipende dal tipo e dall'intensità dell'attività della fauna selvatica sia all'interno sia nelle aree limitrofe dell'aeroporto. Gli animali attratti da specifiche opere e/o attività che si svolgono intorno all'aeroporto possono spostarsi dentro l'aeroporto o attraversare i corridoi di movimento degli aeromobili incrementando il rischio di impatto.

La disponibilità di acqua e cibo e i siti idonei dove ripararsi, riprodursi, aggregarsi e riposare sono certamente gli elementi che maggiormente attraggono gli animali selvatici, soprattutto gli uccelli. Un elenco completo di tutte le potenziali fonti attrattive per la fauna selvatica in grado di incrementare il rischio di *wildlife strike* è virtualmente impossibile, poiché innumerevoli fattori contribuiscono al far sì che un determinato sito o una determinata attività o opera risulti attrattivo.

Gli animali selvatici, e in primo luogo gli uccelli, possono percorrere lunghe distanze in tempi relativamente brevi. Un gabbiano reale può nidificare a distanze superiori ai 50 km dalle aree di alimentazione e percorrere centinaia di km al giorno solo per alimentarsi.

Durante lo spostamento gli uccelli possono incrociare la rotta degli aeromobili in decollo o atterraggio, volando generalmente al di sotto dei 500 ft di quota quando non sono in migrazione attiva.

Il 70% degli eventi di *wildlife strike* (97,5% dei quali con uccelli, nel qual caso si parla di *birdstrike*) avviene al di sotto dei 200 ft di quota, l'85% al di sotto degli 800 ft e oltre il 90% sotto i 2.000 ft. Normalmente un aeromobile raggiunge quest'ultima quota a circa 13 km di distanza dalla pista.

Per questo motivo l'ICAO ha stabilito 13 km come distanza di sicurezza dagli aeroporti entro la quale limitare alcune attività/opere in grado di attrarre fauna selvatica.

L'EASA indica in 13 km la distanza entro la quale il gestore è demandato ad implementare un piano di gestione del rischio dovuto alla fauna selvatica, mentre ENAC cita i 13 km nelle informative tecniche relative alle discariche e alle fonti attrattive.

Nel presente documento viene ribadita in 13 km dalle piste dell'aeroporto la distanza massima entro la quale la realizzazione di opere, piantagioni o l'esercizio

di attività che possono costituire richiamo per la fauna selvatica vanno monitorate e/o sottoposte a limitazione. Tuttavia, sulla base delle statistiche, delle conoscenze in campo biologico, delle caratteristiche della fauna selvatica italiana e del confronto con la normativa analoga in campo internazionale, si è deciso di introdurre altre due distanze (3 e 8 km) al fine di modulare meglio la gestione delle potenziali fonti attrattive per la fauna selvatica. In questo modo intorno agli aeroporti vengono a crearsi 3 fasce concentriche (rispettivamente fascia A, B e C) all'interno delle quali sono individuate le azioni da mettere in campo per ridurre il pericolo di *wildlife strike* per ciascuna delle principali fonti attrattive potenziali per la fauna selvatica.

3. IDENTIFICAZIONE DELLE FONTI ATTRATTIVE

L'identificazione e il monitoraggio annuale delle fonti attrattive entro 13 km dall'aeroporto è demandata al gestore aeroportuale. Per far ciò, come indicato nella Circolare ENAC APT-01, questi può implementare una serie di strumenti tra cui:

- la condivisione con gli assessorati competenti delle varie amministrazioni locali (comuni, aree metropolitane, regioni) della necessità di realizzare tavoli tecnici, a cui il gestore deve essere chiamato a partecipare, ogni qualvolta si tratti della realizzazione di opere e/o dell'esercizio di attività che possono costituire richiamo per la fauna selvatica nei dintorni dell'aeroporto, anche tramite la condivisione dei relativi atti pubblici;
- l'analisi, ove disponibile e accessibile, delle carte tematiche di uso del suolo relative ai dintorni aeroportuali;
- la creazione di rapporti diretti con tutti gli *stakeholders* che insistono sulle aree intorno agli aeroporti (Pubblica Amministrazione, agricoltori, imprenditori, ecc.) al fine di sensibilizzarli sul fenomeno del *wildlife strike* e delle possibili conseguenze; nonché per acquisire informazioni di quanto avviene, relativamente alle fonti di attrazione di fauna selvatica, nei dintorni dell'aeroporto;

L'Organizzazione internazionale per l'aviazione civile (ICAO) ha indicato quali sono le principali tipologie di utilizzo del territorio che hanno il potenziale di diventare importanti fonti attrattive per la fauna selvatica ad alto rischio. Queste includono:

- le discariche di rifiuti alimentari;
- gli impianti di trattamento e smaltimento delle acque reflue;
- i laghi naturali e artificiali;
- gli impianti di congelamento del cibo;
- gli impianti ittici;
- le riserve ornitologiche.

Nel Cap. 5 del Regolamento ENAC per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti ("Rischio da impatto con volatili") vengono individuate come oggetto di limitazioni, tra gli altri:

- le discariche e corpi d'acqua aperta o altre aree umide che possono attrarre volatili ed altra fauna selvatica;
- le attività industriali che prevedono fasi lavorative in grado di attrarre volatili ed altra fauna selvatica (industria manifatturiera, impianti di lavorazione carne/pesce/vegetali, ecc.);
- le attività agricole e di allevamento che possono costituire fonte attrattiva per i volatili ed altra fauna selvatica (coltivazioni agricole attrattive, impianti di itticoltura, allevamenti di bestiame, ecc.);
- le attività antropiche che prevedono l'immissione di fauna libera nell'ambiente (Ambiti Territoriali di Caccia, riserve di caccia e pesca, aree di ripopolamento faunistico, campi di gara per colombofili, aree di addestramento cani da caccia, ecc.).

In realtà l'attrattiva di un sito o di un impianto varia in base a un'infinità di variabili legate alla specie, al momento dell'anno, al clima, al disturbo, ecc.

In questo documento si è scelto di classificare le fonti attrattive più importanti per la fauna selvatica riscontrabili sul territorio nazionale, indicando per ciascuna il livello di rischio, la necessità di intervento e le azioni che è possibile intraprendere, in base alla distanza dall'aeroporto e al fatto che si tratti di fonti attrattive già presenti sul territorio o pianificate.

L'elenco delle fonti attrattive identificate è il seguente:

1. Aree Artificiali

- 1.1. Discariche contenenti rifiuti organici non trattati (incluse aree di deposito temporanee);
- 1.2. Discariche non contenenti rifiuti organici non trattati (incluse aree di deposito temporanee);
- 1.3. Costruzioni e manufatti;
- 1.4. Uffici, alberghi, parcheggi, cinema, magazzini non alimentari, distributori di carburante;
- 1.5. Impianti industriali manifatturieri;
- 1.6. Attività di produzione alimentare;
- 1.7. Magazzini alimentari, *fast food*, *drive-in*, ristoranti all'aperto, centri commerciali;
- 1.8. Cave ed aree estrattive;
- 1.9. Aree di cantiere e piazzali industriali;
- 1.10. Porti di pesca;
- 1.11. Aree verdi urbane (parchi pubblici);
- 1.12. Alberature e giardini;
- 1.13. Campi sportivi;
- 1.14. Maneggi e ippodromi;
- 1.15. Campi da golf;

- 1.16. Vivai;
- 1.17. Zone adibite a picnic, fiere, manifestazioni all'aperto e campeggio.

2. Aree Agricole

- 2.1. Seminativi (non irrigui e irrigui);
- 2.2. Colture permanenti (vigneti, oliveti, frutteti e frutti minori);
- 2.3. Orti;
- 2.4. Prati;
- 2.5. Allevamenti di bestiame estensivi;
- 2.6. Allevamenti di bestiame intensivi.

3. Aree Naturali e semi-naturali

- 3.1. Boschi;
- 3.2. Aree cespugliate (inclusa macchia mediterranea);
- 3.3. Aree con vegetazione erbacea (incluse gariga e steppa);
- 3.4. Aree protette terrestri;
- 3.5. Riserve di caccia (e aree dove è previsto il rilascio di fauna);
- 3.6. Carnai ed aree di alimentazione per la fauna selvatica.

4. Aree Umide

- 4.1. Corsi d'acqua, canali e idrovie;
- 4.2. Bacini d'acqua naturali e artificiali;
- 4.3. Impianti di depurazione acque reflue;
- 4.4. Impianti di trattamento di acqua potabile;
- 4.5. Produzioni di acquacoltura;
- 4.6. Zone umide protette.

4. VALUTAZIONE DEL RISCHIO

Il "*Risk Assessment*" o "Analisi del Rischio" è una metodologia volta alla determinazione del rischio associato a determinati pericoli o sorgenti di rischio, che può essere applicata ai più svariati campi, come ad esempio nel settore alimentare, oppure durante lo sviluppo di sistemi di gestione ambientale (valutazione di significatività degli aspetti ambientali), o per la valutazione dei rischi per la salute e sicurezza nel lavoro.

In generale si ricorre alla metodologia del *risk assessment* quando si intende valutare la pericolosità di un evento indesiderabile al fine di definire la priorità o l'urgenza delle misure necessarie per tenerlo sotto controllo. A seconda dell'entità del rischio così determinato si dovranno poi definire, attuare e controllare i programmi di eliminazione, riduzione o monitoraggio del rischio. L'analisi del rischio è essenziale per determinare e misurare l'effettiva pericolosità di una fonte attrattiva in termini di sicurezza della navigazione.

Ove una fonte attrattiva venga identificata entro 13 km dalle piste dell'aeroporto, il gestore aeroportuale richiede ai responsabili della fonte attrattiva un'analisi del rischio. Questa deve essere svolta da personale professionalmente qualificato,

eventualmente coadiuvato dal gestore aeroportuale, e deve contenere eventuali opere e/o azioni di eliminazione, riduzione e monitoraggio del rischio al fine del rilascio di un parere da parte dell'ente certificatore. Ove il gestore aeroportuale non riesca ad ottenere la attuazione della azioni necessarie da parte del titolare della fonte attrattiva ne informa ENAC.

5. ELIMINAZIONE, MITIGAZIONE E MONITORAGGIO DEL RISCHIO

Il presente documento riporta le principali azioni che è possibile intraprendere per la mitigazione del rischio di *wildlife strike* per ciascuna delle fonti attrattive identificate. L'implementazione di queste azioni, sulla base di idonea analisi del rischio, il monitoraggio della loro efficacia e del rischio stesso sono il requisito fondamentale per la concessione di parere da parte dell'ente certificatore.

6. LE FONTI ATTRATTIVE

Di seguito sono descritte sinteticamente le diverse tipologie di utilizzo del suolo che possono costituire una fonte attrattiva per la fauna selvatica, il loro livello di rischio a secondo della distanza dall'aeroporto e le possibili azioni di mitigazione e monitoraggio attuabili.

1. AREE ARTIFICIALI

1.1. Discariche contenenti rifiuti organici non trattati (incluse aree di deposito temporanee)

Per discariche si intende aree adibite allo smaltimento di rifiuti mediante operazioni di deposito sul suolo o nel suolo, anche se tali operazioni sono svolte dal produttore dei rifiuti all'interno del luogo di produzione degli stessi, nonché qualsiasi area ove i rifiuti sono sottoposti a deposito anche temporaneo.

I rifiuti possono essere distinti in urbani, ovvero domestici (prodotti dalle persone nelle abitazioni), provenienti dalle strade, dai parchi e dai giardini e in rifiuti speciali, che sono quelli provenienti dalle attività industriali, artigianali e commerciali. Si può distinguere, poi, fra rifiuti pericolosi e non pericolosi, a seconda che contengano o meno sostanze nocive per l'uomo e/o l'ambiente.

Infine si può distinguere tra rifiuti organici e rifiuti inorganici. I primi sono quelli derivanti da esseri viventi, animali e vegetali, come i rifiuti di cucina, le foglie secche, il letame, ecc. I rifiuti organici possono essere decomposti nel terreno e sono detti per questo biodegradabili (o putrescibili).

La normativa sui rifiuti è molto complessa e in continuo divenire. Le più recenti norme europee prevedono una differenziazione a monte del rifiuto e una serie di passaggi di trasformazione della parte indifferenziata atta alla separazione dei materiali inerti e della componente organica, che viene poi stabilizzata e sottoposta ad una serie di trattamenti fino alla produzione di *compost*, utilizzato in agricoltura e vivaistica.

Le discariche che costituiscono una potente fonte attrattiva per la fauna selvatica, in

particolar modo gabbiani, corvidi e uccelli spazzini (nibbi, cicogne, aironi, ecc.), sono quelle a cielo aperto dove vengono conferiti rifiuti di natura organica, soprattutto di origine alimentare, non trattati che risultano, anche solo momentaneamente, a disposizione degli animali.

Sono esclusi da questa categoria le discariche o depositi anche temporanei di rifiuti vegetali (legno, rami, foglie) provenienti da aree verdi, giardini e parchi.

Livello di rischio

Rischio di attrazione	Azioni per situazioni esistenti			Azioni per situazioni proposte Modifiche per situazioni esistenti		
	0-3 km Area A	3-8 km Area B	8-13 km Area C	0-3 km Area A	3-8 km Area B	8-13 km Area C
Alto	Mitigazione	Mitigazione	Mitigazione	Incompatibile	Incompatibile	Mitigazione

Azioni di mitigazione

L'unico modo per mitigare questo tipo di fonte attrattiva è impedire agli uccelli di raggiungere i rifiuti in ogni fase del processo di smaltimento inclusi conferimento (attraverso l'utilizzo di compattatori e/o mezzi chiusi), scarico (da effettuarsi in vasche al chiuso), eventuale deposito (da svolgersi in aree inaccessibili ai volatili), messa a dimora (in aree protette da reti). Al contempo sono necessarie idonee azioni di derattizzazione e sanificazione, e l'implementazione di una procedura di monitoraggio dell'avifauna spazzina da realizzarsi attraverso ispezioni e stime regolari dei contingenti di uccelli presenti.

1.2. Discariche non contenenti rifiuti organici non trattati (incluse aree di deposito temporanee)

Ove non vengano conferiti in discarica rifiuti di natura organica (soprattutto alimentare) non trattati, il potere attrattivo si riduce enormemente, in quanto viene a mancare la componente trofica per gli animali. La quantità di materia organica eventualmente presente in questa tipologia di impianti è infatti irrilevante se non è disponibile sotto forma di cibo. Tuttavia la disponibilità di rifugio e/o di siti riproduttivi offerta da questo tipo di impianti può risultare attrattiva per alcune specie.

Livello di rischio

Rischio di attrazione	Azioni per situazioni esistenti			Azioni per situazioni proposte Modifiche per situazioni esistenti		
	0-3 km Area A	3-8 km Area B	8-13 km Area C	0-3 km Area A	3-8 km Area B	8-13 km Area C
Moderato	Mitigazione	Monitoraggio	Monitoraggio	Mitigazione	Mitigazione	Monitoraggio

Azioni di mitigazione

L'utilizzo di sistemi di deterrenza e di disturbo, quali apparati sonori a *distress call*, cannoncini a gas, uso di falchi addestrati, ecc. risulta efficace per mitigare questo tipo di fonte attrattiva. Anche in questo caso sono necessarie idonee azioni di derattizzazione e sanificazione, e l'implementazione di una procedura di monitoraggio dell'avifauna da realizzarsi attraverso ispezioni e stime regolari dei contingenti di uccelli presenti.

1.3. Costruzioni e manufatti

Nelle zone limitrofe agli aeroporti tutte le costruzioni ed i manufatti, soprattutto quelli abbandonati, possono costituire rifugio per varie specie di fauna selvatica e domestica (ad esempio piccioni) che li utilizzano prevalentemente per la riproduzione. Nei territori limitrofi all'aeroporto non dovrebbero esserci manufatti che ospitano colonie di piccioni o altri uccelli, e in caso di abbattimento delle opere è necessario ripulire il terreno dai cumuli di detriti, che potrebbe costituire nuovo rifugio.

Livello di rischio

Rischio di attrazione	Azioni per situazioni esistenti			Azioni per situazioni proposte Modifiche per situazioni esistenti		
	0-3 km Area A	3-8 km Area B	8-13 km Area C	0-3 km Area A	3-8 km Area B	8-13 km Area C
Moderato	Mitigazione	Monitoraggio	Monitoraggio	Mitigazione	Mitigazione	Monitoraggio

Azioni di mitigazione

Nuovi edifici e manufatti dell'intorno aeroportuale devono essere costruiti in modo tale da impedire l'accesso degli uccelli all'interno, con tetti possibilmente spioventi, minime sporgenze e senza appigli. I tetti dovrebbero essere accessibili per consentire azioni di pulizia e/o la messa in posa di dissuasori meccanici contro i nidi di gabbiano reale, che spesso colonizzano larghi piani e tetti con avvallamenti e/o rientranze. I tetti in pendenza offrono meno ripari alla nidificazione. Per quanto riguarda i piccioni ed altra avifauna 'rupicola', ogni tipo di anfratto o superficie adatti alla riproduzione o alla sosta degli animali andrebbe protetto da reti, fili o dissuasori di facile reperimento in commercio. Il monitoraggio si esercita attraverso conte regolari e standardizzate dei contingenti di uccelli presenti.

1.4. Uffici, alberghi, parcheggi, cinema, magazzini non alimentari, distributori di carburante

Questa vasta tipologia di opere generalmente non costituisce una fonte attrattiva, se non per i tetti spesso di dimensioni importanti, che possono trasformarsi in aree attrattive soprattutto per la riproduzione di gabbiani reali, ed altre specie di uccelli urbanizzati.

Livello di rischio

Rischio di attrazione	Azioni per situazioni esistenti			Azioni per situazioni proposte Modifiche per situazioni esistenti		
	0-3 km Area A	3-8 km Area B	8-13 km Area C	0-3 km Area A	3-8 km Area B	8-13 km Area C
Molto basso	Monitoraggio	Nessuna	Nessuna	Monitoraggio	Nessuna	Nessuna

Azioni di mitigazione

Non sono previste azioni di mitigazione ma solo attività di monitoraggio, da esercitarsi attraverso conte regolari e standardizzate dei contingenti di uccelli presenti.

1.5. Impianti industriali manifatturieri

Le fasi che caratterizzano l'attività produttiva manifatturiera si possono riassumere nell'approvvigionamento di materie prime che vengono concentrate in un

determinato luogo, nella produzione o trasformazione del bene primario in prodotto finito o semilavorato e nella distribuzione del bene prodotto sul mercato.

Per quanto riguarda il potenziale attrattivo di fauna selvatica molto dipenderà dalle caratteristiche tecniche degli impianti, dalla tipologia dei rifiuti che scaturiscono durante il ciclo di produzione e dal relativo sistema di smaltimento e gestione degli stessi e delle acque reflue. Qualsiasi tipo di industria manifatturiera necessita in genere di grandi quantità d'acqua per il suo ciclo produttivo, la cui gestione di per sé può rappresentare anch'essa fonte attrattiva per la fauna. Inoltre, nel caso di industrie alimentari, possono intervenire ulteriori fattori attrattivi.

Livello di rischio

Rischio di attrazione	Azioni per situazioni esistenti			Azioni per situazioni proposte Modifiche per situazioni esistenti		
	0-3 km Area A	3-8 km Area B	8-13 km Area C	0-3 km Area A	3-8 km Area B	8-13 km Area C
Moderato	Mitigazione	Monitoraggio	Monitoraggio	Mitigazione	Mitigazione	Monitoraggio

Azioni di mitigazione

Per mitigare il rischio di attrazione di fauna selvatica valgono le seguenti tecniche gestionali:

- nel caso di lavorazione di prodotti alimentari le materie prime devono essere trasportate in mezzi chiusi, che garantiscano la non fuoriuscita e/o spandimento;
- lo stoccaggio e conservazione deve avvenire in magazzini chiusi ed inaccessibili dall'esterno, senza aperture che consentano il passaggio di animali;
- tutte le aperture di areazione devono essere protette con barriere fisiche tipo griglie metalliche o reti;
- la gestione degli scarti della lavorazione e delle acque di scarico deve essere fatta con sistemi di copertura dall'esterno, di interrimento dei canali di scolo, di utilizzo di barriere fisiche come griglie metalliche e reti.

Il monitoraggio del rischio si esercita attraverso conte regolari e standardizzate dei contingenti di uccelli presenti.

1.6. Attività di produzione alimentare

Nell'accezione più generale si intendono le imprese dedicate alla lavorazione e trasformazione di prodotti provenienti da attività primarie quali l'agricoltura, la zootecnica, la silvicoltura e la pesca, oppure di semilavorati ottenuti, come detto, per realizzare prodotti finiti da destinare al mercato, a fronte di un adeguato

condizionamento/confezionamento, e quindi al consumo alimentare. Questa tipologia di opere può costituire una fonte attrattiva perché vengono trattate materie prime di tipo alimentare, e prodotti rifiuti analoghi.

Livello di rischio

Rischio di attrazione	Azioni per situazioni esistenti			Azioni per situazioni proposte Modifiche per situazioni esistenti		
	0-3 km Area A	3-8 km Area B	8-13 km Area C	0-3 km Area A	3-8 km Area B	8-13 km Area C
Alto	Mitigazione	Mitigazione	Monitoraggio	Incompatibile	Mitigazione	Monitoraggio

Azioni di mitigazione

Per mitigare il rischio di attrazione di fauna selvatica valgono le seguenti tecniche gestionali:

- le materie prime devono essere trasportate in mezzi chiusi, che garantiscano la non fuoriuscita e/o spandimento;
- lo stoccaggio e conservazione deve avvenire in magazzini chiusi ed inaccessibili dall'esterno, senza aperture che consentano il passaggio di animali;
- tutte le aperture di areazione devono essere protette con barriere fisiche tipo griglie metalliche o reti;
- la gestione degli scarti della lavorazione e delle acque di scarico deve essere fatta con sistemi di copertura dall'esterno, di interrimento dei canali di scolo, di utilizzo di barriere fisiche come griglie metalliche e reti.

Devono inoltre essere previste azioni di derattizzazione e sanificazione regolari. Il monitoraggio del rischio si esercita attraverso conte regolari e standardizzate dei contingenti di uccelli presenti.

1.7. Magazzini alimentari, fast food, drive-in, ristoranti all'aperto, centri commerciali

Anche questa tipologia di opere può costituire una fonte attrattiva poichè vengono trattate materie prime di tipo alimentare, e prodotti rifiuti analoghi. Per evitare di attrarre corvidi, piccioni e gabbiani, ma anche muridi (ratti e topi) e/o insetti, che possono a loro volta attrarre uccelli predatori o spazzini, è necessario evitare che il cibo risulti disponibile per gli animali, anche solo momentaneamente. Inoltre tutti i rifiuti devono essere correttamente raccolti, stoccati e gestiti. I tetti, spesso di dimensioni importanti, possono trasformarsi in aree attrattive soprattutto per la riproduzione di gabbiani reali.

Livello di rischio

Rischio di attrazione	Azioni per situazioni esistenti			Azioni per situazioni proposte Modifiche per situazioni esistenti		
	0-3 km Area A	3-8 km Area B	8-13 km Area C	0-3 km Area A	3-8 km Area B	8-13 km Area C
Moderato	Mitigazione	Monitoraggio	Monitoraggio	Mitigazione	Mitigazione	Monitoraggio

Azioni di mitigazione

Per mitigare il rischio di attrazione di fauna selvatica valgono le seguenti tecniche gestionali:

- gli alimenti e o i loro scarti devono essere trasportati in mezzi chiusi, che garantiscano la non fuoriuscita e/o spandimento;
- la raccolta dei rifiuti deve essere regolare e non sono ammessi contenitori (cassonetti) aperti in luoghi accessibili agli animali;
- lo stoccaggio e conservazione del cibo deve avvenire in magazzini chiusi ed inaccessibili dall'esterno, senza aperture che consentano il passaggio di animali.

I tetti dovrebbero essere accessibili per consentire azioni di pulizia e/o la messa in posa di dissuasori meccanici contro i nidi di gabbiano reale. Al contempo sono necessarie idonee azioni di derattizzazione e sanificazione, e l'implementazione di una procedura di monitoraggio dell'avifauna spazzina da realizzarsi attraverso conte regolari e standardizzate dei contingenti di uccelli presenti.

1.8. Cave ed aree estrattive

Le cave e le aree estrattive esercitano potere attrattivo per alcune specie di uccelli 'rupicoli' come la taccola e il piccione domestico, che nidificano in colonie sulle pareti rocciose. Ove non vi siano le suddette pareti, il potere attrattivo si riduce; tuttavia la presenza di cumuli o letti di ghiaia o sabbia può attrarre altre specie coloniali come i gruccioni, il topino, i gabbiani reali e altri.

Se le attività estrattive producono laghi, laghetti o invasi d'acqua si veda il paragrafo sui bacini d'acqua naturali o artificiali.

Livello di rischio

Rischio di attrazione	Azioni per situazioni esistenti			Azioni per situazioni proposte Modifiche per situazioni esistenti		
	0-3 km Area A	3-8 km Area B	8-13 km Area C	0-3 km Area A	3-8 km Area B	8-13 km Area C
Moderato	Mitigazione	Monitoraggio	Monitoraggio	Mitigazione	Mitigazione	Monitoraggio

Azioni di mitigazione

L'utilizzo di sistemi di deterrenza e di disturbo, quali apparati sonori a *distress call*, cannoncini a gas, uso di falchi e/o cani addestrati, ecc. risulta efficace per mitigare questo tipo di fonte attrattiva. Il monitoraggio del rischio si esercita attraverso conte regolari e standardizzate dei contingenti di uccelli presenti.

1.9. Aree di cantiere e piazzali industriali

I cantieri di grandi opere e i piazzali antistanti le grandi aree di industria pesante costituiscono un'attrattiva solo se abbandonati o poco frequentati. Piccioni e soprattutto gabbiani reali e comuni possono, infatti, utilizzare queste vaste aree aperte come aree dove sostare o passare la notte indisturbati.

Livello di rischio

Rischio di attrazione	Azioni per situazioni esistenti			Azioni per situazioni proposte Modifiche per situazioni esistenti		
	0-3 km Area A	3-8 km Area B	8-13 km Area C	0-3 km Area A	3-8 km Area B	8-13 km Area C
Moderato	Mitigazione	Monitoraggio	Monitoraggio	Mitigazione	Mitigazione	Monitoraggio

Azioni di mitigazione

L'utilizzo di sistemi di deterrenza e di disturbo, quali apparati sonori a *distress call*, cannoncini a gas, uso di falchi addestrati, ecc. risulta efficace per mitigare questo tipo di fonte attrattiva. Particolarmente efficiente può rivelarsi l'utilizzo di cani liberi di girare nei piazzali, e l'utilizzo di cannoni laser nelle ore crepuscolari/notturne. Il monitoraggio del rischio si esercita attraverso conte regolari e standardizzate dei contingenti di uccelli presenti.

1.10. Porti di pesca

Le attività di pesca commerciale sono una potentissima fonte attrattiva per gabbiani e altri uccelli marini che si nutrono di pesce. I porti di pesca mantengono parte di questa attrattiva in quanto il pescato e gli scarti legati alla sua lavorazione sono spesso accessibili ai volatili. Inoltre costituiscono l'habitat ideale dove sostare o passare la notte vicino alle aree di alimentazione. In tutti i porti si producono poi rifiuti, parte dei quali di natura alimentare.

Livello di rischio

Rischio di attrazione	Azioni per situazioni esistenti			Azioni per situazioni proposte Modifiche per situazioni esistenti		
	0-3 km Area A	3-8 km Area B	8-13 km Area C	0-3 km Area A	3-8 km Area B	8-13 km Area C
Alto	Mitigazione	Mitigazione	Monitoraggio	Incompatibile	Mitigazione	Monitoraggio

Azioni di mitigazione

L'unico modo per mitigare questo tipo di fonte attrattiva è cercare di impedire agli uccelli di accedere al pescato e agli scarti di lavorazione, dal momento dell'avvicinamento in banchina, allo sbarco e al conferimento nei luoghi di destinazione. La raccolta e lo stoccaggio dei rifiuti devono essere regolari e approfonditi e i contenitori per rifiuti aperti andrebbero eliminati (o coperti). Idonee azioni di derattizzazione e sanificazione sono necessarie e l'utilizzo di sistemi di deterrenza e di disturbo, quali apparati sonori a *distress call*, può aiutare a rendere il sito poco ospitale. Il monitoraggio del rischio si esercita attraverso conte regolari e standardizzate dei contingenti di uccelli presenti.

1.11. Aree verdi urbane (parchi pubblici)

Un parco cittadino, chiamato anche parco urbano o parco pubblico, è un'area verde situata all'interno di una città o nelle sue immediate vicinanze, avente lo scopo di fornire alla cittadinanza e ad altri visitatori uno spazio ricreativo a contatto con la natura. Queste aree verdi, che spesso comprendono numerose piante ed alberi, costituiscono moderate fonti attrattive per la fauna selvatica. Inoltre, essendo frequentate dal pubblico, vi si possono trovare facilmente rifiuti alimentari. Di conseguenza rappresentano un ambiente tranquillo e sicuro dove sostare e alimentarsi, spesso dei rifiuti lasciati dal pubblico o del cibo fornito direttamente dai

cittadini. All'interno di queste aree verdi, soprattutto nei mesi invernali, possono essere presenti grandi dormitori di storni, cornacchie o colombacci.

Livello di rischio

Rischio di attrazione	Azioni per situazioni esistenti			Azioni per situazioni proposte Modifiche per situazioni esistenti		
	0-3 km Area A	3-8 km Area B	8-13 km Area C	0-3 km Area A	3-8 km Area B	8-13 km Area C
Moderato	Mitigazione	Monitoraggio	Monitoraggio	Mitigazione	Mitigazione	Monitoraggio

Azioni di mitigazione

Al fine di mitigare il rischio è importante potare e curare regolarmente alberi e cespugli, creando strutture rade e a portamento verticale, in maniera tale da ridurre i posatoi orizzontali. Alberi o cespugli che producono frutti sono da evitarsi. È necessario verificare l'assenza di dormitori importanti di storni, cornacchie o colombacci, che nel caso vanno allontanati attraverso tecniche di disturbo acustico (*distress call*). Inoltre, l'opera di pulizia e raccolta dei rifiuti deve essere quotidiana, e i cestini devono essere coperti. Infine deve essere vietato dar da mangiare agli animali. L'attività di monitoraggio deve prevedere censimenti standardizzati della popolazione ornitica presente.

1.12. Alberature e giardini

Spesso le aree *landside* degli aeroporti sono arricchite da alberature e giardini che hanno prevalentemente scopo ornamentale, di copertura o di abbattimento del rumore. Queste aree, in alcune circostanze, possono costituire una fonte attrattiva di moderata intensità, soprattutto nei confronti di alcune specie sociali come storni, fringillidi e passeri.

Livello di rischio

Rischio di attrazione	Azioni per situazioni esistenti			Azioni per situazioni proposte Modifiche per situazioni esistenti		
	0-3 km Area A	3-8 km Area B	8-13 km Area C	0-3 km Area A	3-8 km Area B	8-13 km Area C
Moderato	Mitigazione	Monitoraggio	Monitoraggio	Mitigazione	Mitigazione	Monitoraggio

Azioni di mitigazione

Per quanto riguarda le piante a scopo ornamentale ed i giardini in zone limitrofe all'aeroporto, sarebbe opportuno consultare esperti agronomi per selezionare e mettere a dimora piante idonee a non produrre frutti, bacche e/o semi che attraggono fauna selvatica.

Allo stesso tempo le alberature d'alto fusto possono costituire un'attrattiva per i dormitori di storno, specie nelle aree di parcheggio, dove la temperatura notturna risulta più alta, e se si tratta di essenze sempreverdi come lecci, allori o pini. L'accessibilità e la piena visibilità all'interno di alberature e giardini deve essere garantita, così come un accurata opera di potatura atta a ridurre i posatoi orizzontali. Il monitoraggio del rischio si esercita attraverso conte scadenzate dei contingenti di uccelli presenti.

1.13. Campi sportivi

Un campo sportivo si trova in genere all'aperto, ma esistono anche strutture con campi *indoor* per l'attività al coperto. Nel caso dei campi sportivi all'aperto realizzati su erba si ha una zona verde equiparabile a un prato con erba bassa, che per esigenze gestionali deve essere fertilizzata e tagliata spesso. Quasi tutti i tipi di fertilizzanti favoriscono lo sviluppo di insetti ed invertebrati nel terreno, che costituiscono una fonte di cibo e di attrazione per la fauna selvatica. Nei grossi campi sportivi come ad esempio gli stadi olimpionici, si creano condizioni ottimali per attrarre varie specie di uccelli, come gabbiani, storni, ma anche aironi e piccioni, in rapporto alla disponibilità di risorse trofiche presenti in abbondanza nel terreno. Oltre a questi aspetti attrattivi caratteristici delle zone verdi frequentate regolarmente dal pubblico, bisogna aggiungere la notevole produzione di rifiuti alimentari che spesso si accumulano dopo le manifestazioni sportive.

Livello di rischio

Rischio di attrazione	Azioni per situazioni esistenti			Azioni per situazioni proposte Modifiche per situazioni esistenti		
	0-3 km Area A	3-8 km Area B	8-13 km Area C	0-3 km Area A	3-8 km Area B	8-13 km Area C
Moderato	Mitigazione	Monitoraggio	Monitoraggio	Mitigazione	Mitigazione	Monitoraggio

Azioni di mitigazione

Le tecniche di mitigazione dovrebbero prevedere una pulizia costante dei campi sportivi con l'eliminazione di tutti i resti di cibo e una politica gestionale del prato erboso orientata alla rimozione frequente dei residui erbosi e alla diminuzione della

fertilità del suolo. Il monitoraggio del rischio si esercita attraverso conte regolari e standardizzate dei contingenti di uccelli presenti.

1.14. Maneggi e ippodromi

I maneggi e gli ippodromi sono caratterizzati dalla presenza di aree verdi dove i cavalli sono liberi di brucare. La presenza degli animali e l'esigua altezza dell'erba possono favorire la presenza di gabbiani, aironi guardabuoi, corvidi, storni, passeri e pavoncelle. Le feci dei cavalli, inoltre, incrementano la popolazione di invertebrati i cui adulti e le larve costituiscono cibo per gli uccelli.

Come nell'allevamento tradizionale agricolo, prati e terreni pieni di rifiuti animali, bacini d'acqua, abbeveratoi e canali di scolo, mangiatoie all'aperto e vari tipi di foraggio rappresentano indubbiamente siti ottimali per fauna selvatica in cerca di cibo.

Nel caso di impianti al chiuso l'attrattiva dei maneggi e degli ippodromi decade, o si riduce molto:

Livello di rischio

Rischio di attrazione	Azioni per situazioni esistenti			Azioni per situazioni proposte Modifiche per situazioni esistenti		
	0-3 km Area A	3-8 km Area B	8-13 km Area C	0-3 km Area A	3-8 km Area B	8-13 km Area C
Moderato	Mitigazione	Monitoraggio	Monitoraggio	Mitigazione	Mitigazione	Monitoraggio

Azioni di mitigazione

Per ciò che concerne le azioni di mitigazione valgono le tecniche gestionali analoghe a quelle usate per ridurre il rischio negli allevamenti estensivi:

- il mangime deve essere trasportato con mezzi chiusi idonei;
- la conservazione e lo stoccaggio del mangime devono essere fatti in locali idonei, senza aperture esterne facilmente accessibili a fauna selvatica;
- l'alimentazione dei cavalli deve avvenire in luoghi riparati e difficilmente accessibili;
- vasche e canali per l'abbeveraggio dovrebbero essere in locali chiusi;
- i rifiuti organici degli animali devono essere gestiti con criteri idonei ad evitare la loro lunga permanenza all'aperto sui terreni;
- i canali di scolo dovrebbero essere interrati e le aperture dovrebbero avere griglie metalliche a maglia fissa.

L'uso di cani addestrati può contribuire ad allontanare gli stormi dalle aree di

pascolo. Il monitoraggio del rischio può essere svolto attraverso conte regolari e standardizzate dei contingenti di uccelli presenti.

1.15. Campi da golf

Gli ampi spazi verdi, le macchie di vegetazione e i laghetti che si possono trovare nella maggior parte dei campi da golf sono piuttosto attrattivi per la fauna selvatica. Tra le specie che più comunemente sono attratte da questi ambienti e che per la loro massa e comportamento sono considerate potenzialmente pericolose per la navigazione aerea ci sono piccioni, colombacci, storni, gabbiani reali, aironi e germani reali.

Livello di rischio

Rischio di attrazione	Azioni per situazioni esistenti			Azioni per situazioni proposte Modifiche per situazioni esistenti		
	0-3 km Area A	3-8 km Area B	8-13 km Area C	0-3 km Area A	3-8 km Area B	8-13 km Area C
Moderato	Mitigazione	Monitoraggio	Monitoraggio	Mitigazione	Mitigazione	Monitoraggio

Azioni di mitigazione

I campi da golf già esistenti entro i 3 km dall'aeroporto dovrebbero sviluppare un programma per ridurre l'attrattiva dei siti per le specie pericolose. Gli operatori aeroportuali devono garantire che questi siti siano monitorati, attraverso censimenti regolari, su base continuativa. Se viene rilevata fauna selvatica pericolosa per la navigazione aerea, le azioni correttive di mitigazione devono essere immediatamente attuate. Queste sono analoghe a quelle utilizzate per le aree verdi, per la gestione dei prati e per la vegetazione erbacea. Riguardo ai laghetti ed agli specchi d'acqua si veda il paragrafo sui bacini d'acqua naturali e artificiali.

1.16. Vivai

Per vivaio si intende un'azienda specializzata nella produzione commerciale di piante. Il potenziale attrattivo di questi impianti è generalmente molto basso, se non per la produzione di piante da frutto come ciliegi, gelsi, albicocchi, ecc. o di prati in zolle.

Livello di rischio

Rischio di attrazione	Azioni per situazioni esistenti			Azioni per situazioni proposte Modifiche per situazioni esistenti		
	0-3 km Area A	3-8 km Area B	8-13 km Area C	0-3 km Area A	3-8 km Area B	8-13 km Area C
Basso	Monitoraggio	Monitoraggio	Nessuna	Monitoraggio	Monitoraggio	Nessuna

Azioni di mitigazione

Non sono previste azioni di mitigazione ma solo attività di monitoraggio, da esercitarsi attraverso conte regolari e standardizzate dei contingenti di uccelli presenti. I vivai che allevano alberi da frutto vanno assimilati alle colture permanenti.

1.17. Zone adibite a picnic, fiere, manifestazioni all'aperto e campeggio

Le zone adibite a picnic, campeggio o manifestazioni all'aperto che prevedono grandi afflussi di pubblico presentano caratteristiche attrattive simili a quelle dei prati e della vegetazione erbacea. Inoltre, in queste zone esiste anche la forte attrattiva costituita dai rifiuti organici e resti di cibo prodotti dalla presenza umana.

Livello di rischio

Rischio di attrazione	Azioni per situazioni esistenti			Azioni per situazioni proposte Modifiche per situazioni esistenti		
	0-3 km Area A	3-8 km Area B	8-13 km Area C	0-3 km Area A	3-8 km Area B	8-13 km Area C
Moderato	Mitigazione	Monitoraggio	Monitoraggio	Mitigazione	Mitigazione	Monitoraggio

Azioni di mitigazione

Le tecniche di mitigazione di riferimento sono analoghe a quelle utilizzate per le aree verdi, per la gestione dei prati e per la vegetazione erbacea. In più bisogna gestire correttamente i rifiuti organici lasciati dal pubblico attraverso un'adeguata attività di raccolta e smaltimento, in modo da liberare il prima possibile queste zone ricreative dai residui di cibo. Qualora fossero presenti laghetti o altri invasi d'acqua si veda il paragrafo sui bacini d'acqua naturali e artificiali.

Nel caso di fiere agricole, con presenza di animali, le azioni di mitigazione dovranno

essere analoghe a quelle utilizzate per gli allevamenti di bestiame estensivi, per gli ippodromi e per i maneggi. Il monitoraggio del rischio può essere svolto attraverso osservazioni regolari e stime dei contingenti di uccelli presenti.

2. AREE AGRICOLE

2.1. Seminativi (non irrigui e irrigui)

Nella coltivazione della terra il tipo di coltura, la quantità d'acqua e di fertilizzante utilizzata, le varie fasi di lavoro (aratura, semina, sfalcio, raccolta, ecc.) sono tutti elementi che possono avere un potente potere attrattivo nei confronti della fauna selvatica. Dando per scontata la presenza di una recinzione aeroportuale efficiente per impedire l'ingresso in *airside* di animali terrestri come cinghiali, lepri, volpi, ecc., durante le operazioni di aratura, i gabbiani comuni e reali seguono i trattori in cerca di lombrichi; quando si sfalciano i campi grosse concentrazioni di rondini e rondoni sono attratte dal movimento degli insetti; le cornacchie grigie e le taccole apprezzano semi e germogli appena nati; mentre i semi lasciati dopo la raccolta o lo sfalcio alimentano piccioni, corvidi, tortore e colombacci. Il rischio di attrazione dipende, dunque, da molteplici elementi e deve essere attentamente valutato. Le risaie, che prevedono vaste distese d'acqua, non sono incluse in questo paragrafo e vengono assimilate ai bacini d'acqua artificiali.

Livello di rischio

Rischio di attrazione	Azioni per situazioni esistenti			Azioni per situazioni proposte Modifiche per situazioni esistenti		
	0-3 km Area A	3-8 km Area B	8-13 km Area C	0-3 km Area A	3-8 km Area B	8-13 km Area C
Moderato	Mitigazione	Monitoraggio	Monitoraggio	Mitigazione	Mitigazione	Monitoraggio

Azioni di mitigazione

Nelle aree a ridosso della recinzione aeroportuale, nel caso di coltivazioni a seminativo esistenti, le operazioni di aratura, semina e raccolta dovrebbero essere effettuate prevalentemente nelle ore notturne. Esistono diversi sistemi di dissuasione per la fauna selvatica finalizzati alla protezione delle produzioni. Tra questi sistemi acustici come i cannoncini a gas, e sistemi visivi come palloncini con disegnati sopra grandi occhi, aquiloni a forma di rapace o nastri riflettenti. Tutti questi sistemi sono idonei per la mitigazione del pericolo di *wildlife strike*, ma richiedono, ove necessario, una attenta analisi del rischio per stabilire con precisione quali sistemi utilizzare e come. Il monitoraggio del rischio può essere svolto attraverso osservazioni regolari e stime dei contingenti di uccelli presenti.

2.2. Colture permanenti (vigneti, oliveti, frutteti e frutti minori)

Le coltivazioni di pioppo o di altri alberi e cespugli che non producono frutti eduli vengono trattate nei paragrafi relativi ai boschi, alle aree verdi urbane, alle alberature. Il rischio di attrazione di queste colture è legato alla maturazione dei frutti e alla loro accessibilità. Anche in questo caso viene data per scontata la presenza di una recinzione aeroportuale efficiente per impedire l'ingresso in *airside* di animali terrestri come cinghiali, lepri, volpi, ecc.

Livello di rischio

Rischio di attrazione	Azioni per situazioni esistenti			Azioni per situazioni proposte Modifiche per situazioni esistenti		
	0-3 km Area A	3-8 km Area B	8-13 km Area C	0-3 km Area A	3-8 km Area B	8-13 km Area C
Alto	Mitigazione	Mitigazione	Monitoraggio	Incompatibile	Mitigazione	Monitoraggio

Azioni di mitigazione

Per ridurre il potenziale attrattivo di questi impianti colturali si possono utilizzare barriere fisiche, come le reti di protezione per avvolgere viti, alberi o arbusti da frutto, serre in plastica, teli protettivi, fili tesi tra i solchi/filari.

Le coltivazioni che producono frutti particolarmente attraenti (es. piccoli frutti) andrebbero evitate per lo meno entro gli 8 km dalle piste, o dovrebbero essere protette da reti o teli.

Anche i sistemi di dissuasione acustici come i cannoncini a gas, e i sistemi visivi come palloncini con disegnati sopra grandi occhi, aquiloni a forma di rapace o nastri riflettenti sono idonei per la mitigazione del pericolo di *wildlife strike*, ma richiedono, ove necessario, una attenta analisi del rischio per stabilire con precisione quali sistemi utilizzare e come. Il monitoraggio del rischio può essere svolto attraverso osservazioni regolari e stime dei contingenti di uccelli presenti.

2.3. Orti

Un orto è un appezzamento di terra dal quale, a seguito di lavorazione, si ricavano frutta, verdura, fiori, arbusti e vegetali ornamentali. Il rischio legato a questo tipo di coltura dipende dall'appetibilità dei prodotti, dalla loro accessibilità per gli animali selvatici e dall'esenzione degli appezzamenti. In questa categoria di fonte attrattiva non vanno considerati i piccoli orti ad uso familiare, ma i campi coltivati a meloni,

angurie, pomodori, zucche, o ancora gli impianti di produzione di fragole e mirtilli.

Livello di rischio

Rischio di attrazione	Azioni per situazioni esistenti			Azioni per situazioni proposte Modifiche per situazioni esistenti		
	0-3 km Area A	3-8 km Area B	8-13 km Area C	0-3 km Area A	3-8 km Area B	8-13 km Area C
Alto	Mitigazione	Mitigazione	Monitoraggio	Incompatibile	Mitigazione	Monitoraggio

Azioni di mitigazione

Generalmente queste colture sono protette da una serie di sistemi di deterrenza sia fisici (reti, serre, fili, teli) che acustico/visivi (cannoncini a gas, palloni o sagome, nastri riflettenti, ecc.). Le coltivazioni orticole che producono frutti particolarmente attraenti andrebbero evitate per lo meno entro gli 8 km dalle piste, o dovrebbero essere protette per impedirne l'accesso da parte degli animali selvatici. Anche in questi casi è necessario un *risk assessment* per stabilire il reale grado di pericolo e le idonee misure di mitigazione. Il monitoraggio del rischio può essere svolto attraverso osservazioni regolari e stime dei contingenti di uccelli presenti. L'ingresso in *airside* di animali selvatici terrestri deve essere impedito da idonea recinzione aeroportuale.

2.4. Prati

Per prati si intende un terreno agricolo inerbito; le aree verdi all'interno del sedime aeroportuale sono anch'esse assimilabili a prati. Spesso esiste una continuità di habitat tra l'interno e l'esterno del sedime aeroportuale. Per questo sembra logico pensare di estendere alcune tecniche di gestione dell'habitat all'interno dell'aeroporto anche all'esterno di esso, per quanto possibile. I prati, a seconda di come vengono gestiti, esercitano una moderata attrattiva nei confronti della fauna selvatica, anche se per alcune specie questi costituiscono l'habitat primario, come per le pavoncelle, gli alaudidi, alcuni galliformi (fagiano, quaglia) o alcune specie di mammiferi (roditori e lepri).

Livello di rischio

Rischio di attrazione	Azioni per situazioni esistenti			Azioni per situazioni proposte Modifiche per situazioni esistenti		
	0-3 km Area A	3-8 km Area B	8-13 km Area C	0-3 km Area A	3-8 km Area B	8-13 km Area C
Moderato	Mitigazione	Monitoraggio	Monitoraggio	Mitigazione	Mitigazione	Monitoraggio

Azioni di mitigazione

La gestione del manto erboso nei dintorni del sedime, che in linea di principio dovrebbe seguire la stessa logica gestionale che ha dimostrato nel tempo i migliori risultati all'interno del sedime, può essere condotta in diversi modi. Poiché la maggior parte delle specie più pericolose per il rischio di *wildlife strike* (gabbiano reale, piccione domestico, storno, corvidi) non ama sostare in aree dove non riesce a controllare visivamente il territorio circostante, negli aeroporti viene spesso utilizzata la politica dell'erba alta (LGP - *Long Grass Policy*) che comporta un regime di taglio con erba mantenuta fitta e relativamente alta, a 25-30 cm. In questo modo è anche più difficile per gli uccelli localizzare eventuale cibo sul terreno.

La LGP, suggerita anche dall'ICAO e dall'*International Bird Strike Committee*, richiede però determinate condizioni climatiche e di piovosità che spesso non è possibile trovare nelle aree dove sorgono gli aeroporti italiani. Per questo si può ricorrere a metodi gestionali alternativi del manto erboso, come la politica del prato povero (PGP - *Poor Grass Policy*) o quella del prato naturale. In alcuni casi si può prevedere l'impianto di specie vegetali spinose al posto dell'erba e l'introduzione di un differente sistema di gestione della copertura erbosa tramite la riduzione della biomassa prodotta. Tutte queste tecniche colturali hanno i loro pro e contro in termini di costi, risorse necessarie ed efficacia nella riduzione del rischio. Per questo è essenziale un *risk assessment* e l'aiuto di agronomi professionisti per stabilire quale metodo implementare.

Per quanto riguarda la presenza di roditori, se questa dovesse costituire una fonte attrattiva per uccelli rapaci o altri predatori è necessaria la messa in opera di specifiche strategie di contenimento. La presenza di mammiferi di dimensioni maggiori (lepri, volpi, istrici ecc.) non crea, invece, problemi, dando per scontata la presenza di una recinzione aeroportuale efficiente per impedirne l'ingresso in *airside*. Il monitoraggio del rischio può essere svolto attraverso transetti regolari e stime dei contingenti di fauna presenti.

2.5. Allevamenti di bestiame estensivi

Per allevamento di bestiame estensivo si intende la pastorizia, l'allevamento tradizionale agricolo e l'allevamento industriale non intensivo. Questa pratica di

allevamento prevede che gli animali (ovini, equidi, bovidi, suidi) si nutrano muovendosi in un ambiente naturale o semi-naturale senza essere nutriti artificialmente (per lo meno in maniera continuativa).

Il pascolo mantiene l'erba bassa, favorendo le specie selvatiche che utilizzano i prati per sostare o per trovare cibo/rifugio (pavoncelle, storni, columbidi, corvidi e gabbiani), inoltre le feci degli animali al pascolo, favorendo la presenza di insetti e altri invertebrati, possono attirare aironi guardabuoi. La presenza di abbeveratoi, eventuali canali di scolo dei liquami e mangiatoie è anch'essa una fonte attrattiva.

Livello di rischio

Rischio di attrazione	Azioni per situazioni esistenti			Azioni per situazioni proposte Modifiche per situazioni esistenti		
	0-3 km Area A	3-8 km Area B	8-13 km Area C	0-3 km Area A	3-8 km Area B	8-13 km Area C
Moderato	Mitigazione	Monitoraggio	Monitoraggio	Mitigazione	Mitigazione	Monitoraggio

Azioni di mitigazione

Per ciò che concerne le azioni di riduzione e mitigazione del rischio degli allevamenti tradizionali agricoli si suggerisce di alternare le aree di pascolo in maniera tale da evitare l'instaurarsi di prati stabili con erba bassa. Nel caso di alimentazione artificiale o aggiuntiva cercare di fornire i mangimi in ambienti chiusi o inaccessibili agli uccelli. Per contenere la presenza di aironi guardabuoi è possibile infine individuarne i dormitori e operare su di essi con sistemi acustici (*distress call*), cercando in tal modo di dissuaderli a frequentare il pascolo. Anche l'utilizzo di cani addestrati, compatibilmente con il bestiame, scoraggia la presenza di questi ardeidi. Il monitoraggio del rischio può essere svolto attraverso osservazioni regolari e stime dei contingenti di uccelli presenti.

2.6. Allevamenti di bestiame intensivi

Con l'allevamento intensivo o industriale (*factory farming*) si utilizzano tecniche industriali per ottenere la massima quantità di prodotto al minimo costo e utilizzando il minimo spazio. Gli animali sono allevati in spazi chiusi o circoscritti, ed alimentati quotidianamente in maniera artificiale. E' evidente che grandi quantità di animali producono enormi quantità di rifiuti il cui trattamento e smaltimento costituisce indubbiamente una fonte attrattiva di fauna selvatica.

Tra gli allevamenti di bestiame intensivo, quello di maiali è considerato in assoluto il più impattante a livello ambientale e, ove non sussistano tutti gli adempimenti alla legge, è equiparabile, come potenziale attrattivo per molte specie spazzine di fauna

selvatica, ad una vera e propria discarica di rifiuti organici non trattati. Gli allevamenti intensivi prevedono anche grandi quantità di mangimi, che se non debitamente stoccati ed erogati, sono anch'essi una fonte attrattiva molto potente.

Livello di rischio

Rischio di attrazione	Azioni per situazioni esistenti			Azioni per situazioni proposte Modifiche per situazioni esistenti		
	0-3 km Area A	3-8 km Area B	8-13 km Area C	0-3 km Area A	3-8 km Area B	8-13 km Area C
Moderato	Mitigazione	Monitoraggio	Monitoraggio	Mitigazione	Mitigazione	Monitoraggio

Azioni di mitigazione

Le azioni di mitigazione per questo tipo di impianti devono prevedere che:

- il mangime venga trasportato con mezzi chiusi idonei;
- la conservazione e lo stoccaggio del mangime devono essere fatti in locali idonei, senza aperture esterne facilmente accessibili a fauna selvatica;
- l'alimentazione degli animali deve avvenire in luoghi riparati e difficilmente accessibili;
- vasche e canali per l'abbeveraggio dovrebbero essere in locali chiusi;
- i rifiuti organici degli animali devono essere gestiti con criteri idonei ad evitare la loro lunga permanenza all'aperto sui terreni;
- i canali di scolo dovrebbero essere interrati e le aperture dovrebbero avere griglie metalliche a maglia fissa;
- i sistemi di smaltimento dei rifiuti e delle acque reflue devono essere adeguati.

Gli allevamenti intensivi di maiali che non prevedono un corretto smaltimento dei rifiuti sono da considerarsi incompatibili entro i 3 km dalle piste dell'aeroporto.

In questo tipo di impianti sono necessarie idonee azioni di derattizzazione e sanificazione e l'implementazione di una procedura di monitoraggio dell'avifauna spazzina da realizzarsi attraverso ispezioni e stime regolari dei contingenti di uccelli presenti.

3. AREE NATURALI E SEMI-NATURALI

3.1. Boschi

I boschi sono l'habitat naturale di molte specie di fauna selvatica, tuttavia non ospitano specie particolarmente pericolose di uccelli gregari che impattano solitamente con gli aeromobili. Le poche eccezioni riguardano i colombacci, le

cornacchie e gli storni, che possono utilizzare i boschi come aree di aggregazione notturna, oppure gli ardeidi e a volte i cormorani, che si riproducono in colonie sugli alberi.

Livello di rischio

Rischio di attrazione	Azioni per situazioni esistenti			Azioni per situazioni proposte Modifiche per situazioni esistenti		
	0-3 km Area A	3-8 km Area B	8-13 km Area C	0-3 km Area A	3-8 km Area B	8-13 km Area C
Moderato	Mitigazione	Monitoraggio	Monitoraggio	Mitigazione	Mitigazione	Monitoraggio

Azioni di mitigazione

A ridosso del perimetro aeroportuale è consigliabile eliminare ogni forma di vegetazione arborea e arbustiva che possa costituire rifugio o dormitorio per la fauna selvatica. Dando per scontata la presenza di una recinzione aeroportuale efficiente per impedire l'ingresso in *airside* di animali terrestri come cinghiali, lepri, volpi, ecc., il diradamento delle macchie di vegetazione in termini di densità arborea e delle chiome può contribuire a rendere i boschi nei pressi degli aeroporti un habitat meno 'appetibile' per la fauna selvatica silvestre, che lo percepirebbe come ambiente troppo aperto e dunque meno sicuro. La presenza di dormitori o di colonie riproduttive di ardeidi e/o cormorani non può essere ammessa. Il monitoraggio del rischio si esercita attraverso conte stagionali dei contingenti di uccelli presenti.

3.2. Aree cespugliate (inclusa macchia mediterranea)

Le aree cespugliate possono costituire una modesta fonte attrattiva in termini di siti idonei all'aggregazione notturna (dormitori) soprattutto di piccoli passeriformi come i fringillidi, i passeri, gli storni (eccezionalmente) e i motacillidi. In presenza di frutti e/o bacche subentra momentaneamente l'attrattiva trofica per turdidi e silvidi.

Livello di rischio

Rischio di attrazione	Azioni per situazioni esistenti			Azioni per situazioni proposte Modifiche per situazioni esistenti		
	0-3 km Area A	3-8 km Area B	8-13 km Area C	0-3 km Area A	3-8 km Area B	8-13 km Area C
Basso	Monitoraggio	Monitoraggio	Nessuna	Monitoraggio	Monitoraggio	Nessuna

Azioni di mitigazione

Non sono previste azioni di mitigazione, ma solo attività di monitoraggio, da esercitarsi attraverso conte regolari e standardizzate dei contingenti di uccelli presenti.

3.3. Aree con vegetazione erbacea (incluse gariga e steppa)

Queste aree sono assimilabili ai prati e alle zone adibite a pascolo estensivo, ma risultano molto meno attrattive in quanto la vegetazione erbacea è generalmente piuttosto alta, e scoraggia la presenza delle specie più legate al prato basso. Il terreno, inoltre, è generalmente molto povero, e la produzione di insetti o altri invertebrati è scarsa.

Livello di rischio

Rischio di attrazione	Azioni per situazioni esistenti			Azioni per situazioni proposte Modifiche per situazioni esistenti		
	0-3 km Area A	3-8 km Area B	8-13 km Area C	0-3 km Area A	3-8 km Area B	8-13 km Area C
Basso	Monitoraggio	Nessuna	Nessuna	Monitoraggio	Monitoraggio	Nessuna

Azioni di mitigazione

Non sono previste azioni di mitigazione, ma solo attività di monitoraggio, da esercitarsi attraverso transetti regolari e standardizzati dei contingenti di uccelli presenti.

3.4. Aree protette terrestri

Le aree protette terrestri sono costituite da aree che ospitano uno o più ecosistemi intatti, o solo parzialmente alterati da interventi dell'uomo. Sono costituite da una o più formazioni fisiche, geologiche, geomorfologiche, biologiche d'interesse nazionale o internazionale, per valori naturalistici, scientifici, culturali, estetici, educativi o ricreativi, tali da giustificare l'intervento delle istituzioni per la loro conservazione. In tali aree le attività umane sono parzialmente o totalmente vietate. La tipologia di queste aree varia in base ai vincoli di protezione. In questa categoria di fonti attrattive rientrano monumenti naturali, parchi suburbani, parchi provinciali, oasi di protezione, riserve naturali statali, parchi regionali, parchi nazionali, santuari, ecc..

Queste aree costituiscono indubbiamente delle fonti attrattive per la fauna selvatica in quanto rappresentano habitat ideali e protetti per un gran numero di specie. Tuttavia va sottolineato che raramente ospitano contingenti numerosi di fauna sinantropica e gregaria particolarmente pericolosa per il rischio di *birdstrike*, come i gabbiani reali, gli storni, i piccioni e le cornacchie grigie.

Livello di rischio

Rischio di attrazione	Azioni per situazioni esistenti			Azioni per situazioni proposte Modifiche per situazioni esistenti		
	0-3 km Area A	3-8 km Area B	8-13 km Area C	0-3 km Area A	3-8 km Area B	8-13 km Area C
Moderato	Mitigazione	Monitoraggio	Monitoraggio	Mitigazione	Mitigazione	Monitoraggio

Azioni di mitigazione

Se si vogliono intraprendere delle azioni di mitigazione del rischio si rende necessario individuare strategie mirate, sempre con il supporto scientifico di esperti e in accordo con i vari enti deputati alla conservazione della natura, al fine di limitare al minimo il danno ambientale per le specie e gli habitat protetti all'interno delle aree protette, e nel contempo prevedere un'intensificazione delle misure antivolatili previste dai rispettivi piani dei gestori aeroportuali all'interno degli scali per salvaguardare la sicurezza della navigazione aerea. Il monitoraggio del rischio si esercita attraverso conte stagionali dei contingenti di fauna presenti.

3.5. Riserve di caccia (e aree dove è previsto il rilascio di fauna)

Le riserve di caccia, gli ATC (Ambiti Territoriali di Caccia), le aree di ripopolamento faunistico, i campi di gara per colombofili, le aree di addestramento cani da caccia e tutti quegli ambiti nei quali è prevista l'immissione di fauna selvatica e/o domestica (piccioni) sono ovviamente un problema perché prevedono il rilascio di fauna aumentando il rischio di *wildlife strike*, anche alla luce del fatto che le immissioni riguardano animali allevati, poco esperti del territorio e inconsapevoli del pericolo rappresentato dagli aerei.

Livello di rischio

Rischio di attrazione	Azioni per situazioni esistenti			Azioni per situazioni proposte Modifiche per situazioni esistenti		
	0-3 km Area A	3-8 km Area B	8-13 km Area C	0-3 km Area A	3-8 km Area B	8-13 km Area C
Alto	Mitigazione	Mitigazione	Monitoraggio	Incompatibile	Mitigazione	Monitoraggio

Azioni di mitigazione

Per quanto riguarda i mammiferi la presenza di un'idonea recinzione aeroportuale dovrebbe garantirne l'esclusione dal sedime. Non esistono, invece, sistemi di mitigazione per gli uccelli, la cui immissione dovrebbe essere vietata *tout court*. Il monitoraggio del rischio si esercita attraverso il controllo dei numeri degli animali immessi e del loro tasso di sopravvivenza. Tutti gli animali rilasciati andrebbero infine marcati per poterne determinare l'origine, in caso di *wildlife strike*.

3.6. Carnai ed aree di alimentazione per la fauna selvatica

I carnai sono stazioni di alimentazione per uccelli necrofagi (avvoltoi ed altri rapaci) utilizzati come strumenti gestionali volti a migliorare lo stato di conservazione delle popolazioni selvatiche. Il loro ruolo attrattivo è indubbio, e coinvolge specie spesso molto grandi, in grado di causare potenzialmente gravi danni ad un aeromobile in caso di impatto.

Livello di rischio

Rischio di attrazione	Azioni per situazioni esistenti			Azioni per situazioni proposte Modifiche per situazioni esistenti		
	0-3 km Area A	3-8 km Area B	8-13 km Area C	0-3 km Area A	3-8 km Area B	8-13 km Area C
Alto	Mitigazione	Mitigazione	Monitoraggio	Incompatibile	Incompatibile	Monitoraggio

Azioni di mitigazione

L'istituzione di *no-fly zone* al di sopra e nei pressi dei carnai e delle aree di alimentazione, e la progressiva riduzione di apporto di cibo alle strutture, fino alla dismissione, sono le sole azioni di mitigazione possibili in caso di distanze ravvicinate e di specie di grandi dimensioni come gli avvoltoi. Per quanto riguarda i

mammiferi la presenza di un'idonea recinzione aeroportuale dovrebbe garantirne l'esclusione dal sito. Il monitoraggio del rischio si esercita attraverso il controllo dei numeri degli animali che frequentano il carnaio e lo stabilire i corridoi di spostamento degli stessi al fine di valutarne la pericolosità in termini di *wildlife strike*. Non dovrebbero essere ammessi rilasci o immissioni nell'area del carnaio; ove, eccezionalmente, ciò avvenisse, gli animali rilasciati andrebbero marcati e dotati di sistemi di localizzazione satellitare o GPS in grado di determinarne la posizione sul territorio.

4. AREE UMIDE

4.1. Corsi d'acqua, canali e idrovie

In questa tipologia sono inclusi tutti i corsi d'acqua, naturali o artificiali, che scorrono in superficie.

Costituiscono una fonte attrattiva in quanto solitamente ospitano, lungo le rive, un habitat naturale ricco di flora e fauna. La vegetazione ripariale viene usata come rifugio e sito riproduttivo, mentre pesci, anfibi, insetti e invertebrati costituiscono un'importante risorsa trofica per molte specie. Meno pericolosi, in termini di attrazione, sono i corsi d'acqua irregimentati, quelli con rive scoscese, con acque profonde o molto veloci.

Livello di rischio

Rischio di attrazione	Azioni per situazioni esistenti			Azioni per situazioni proposte Modifiche per situazioni esistenti		
	0-3 km Area A	3-8 km Area B	8-13 km Area C	0-3 km Area A	3-8 km Area B	8-13 km Area C
Moderato	Mitigazione	Monitoraggio	Monitoraggio	Mitigazione	Mitigazione	Monitoraggio

Azioni di mitigazione

Alcune tecniche gestionali per mitigare il rischio costituito dai canali artificiali e dai corsi d'acqua già esistenti e non eliminabili possono essere le seguenti:

- in prossimità di aeroporti i corsi d'acqua dovrebbero essere coperti da reti o fatti scorrere sotto il terreno (tombati);
- l'acqua nei canali dovrebbe essere il più profonda possibile (> 4 m) per minimizzare la crescita di vegetazione sul fondo;
- la vegetazione ripariale dovrebbe essere eliminata o contenuta;
- i canali coperti da reti dovrebbero essere mantenuti liberi dalla vegetazione che potrebbe danneggiarle;

- le banchine dovrebbero essere il più possibile verticali per prevenire che gli uccelli possano camminare dentro e fuori l'acqua;
- ove non sia possibile utilizzare le reti possono essere tesi fili tra le sponde, visibili agli uccelli per evitare incidenti, per rendere meno accessibile il corso d'acqua.

Trattandosi di una tipologia ambientale così varia ed estesa, una specifica valutazione del rischio è essenziale per valutare la necessità di implementazione di azioni di mitigazione specifiche. Il monitoraggio del rischio si esercita attraverso conte scadenze dei contingenti di fauna presenti.

4.2. Bacini d'acqua naturali e artificiali

I bacini d'acqua, inclusi quelli costieri e le paludi, ovvero le aree di acqua ferma, sono una fonte attrattiva per tutte le specie acquatiche e quelle che si nutrono di pesci, anfibi o vegetazione acquatica. Le sponde dei bacini ospitano spesso una ricca vegetazione ripariale che costituisce a sua volta l'habitat ideale per la riproduzione o per i dormitori. La stessa acqua esercita un potere attrattivo in quanto necessaria agli animali per lavarsi e per bere. Nel caso di lagune e paludi va ricordato che questi sono tra gli habitat che ospitano più specie animali in assoluto, a causa dell'altissima produttività biologica. I pantani, gli acquitrini e le pozze stagionali sono anch'essi inclusi in questa tipologia di fonte attrattiva, come pure i laghetti artificiali costruiti a scopo ricreativo, e gli invasi di cava.

Livello di rischio

Rischio di attrazione	Azioni per situazioni esistenti			Azioni per situazioni proposte Modifiche per situazioni esistenti		
	0-3 km Area A	3-8 km Area B	8-13 km Area C	0-3 km Area A	3-8 km Area B	8-13 km Area C
Moderato	Mitigazione	Monitoraggio	Monitoraggio	Mitigazione	Mitigazione	Monitoraggio

Azioni di mitigazione

Valide strategie d'intervento per mitigare il rischio possono includere, oltre alla bonifica e/o al drenaggio dell'area, le seguenti azioni:

- copertura con reti a maglia fissa (3-5 cm). Questo rappresenta un sistema di intervento risolutivo, ma è praticabile solo per piccoli bacini. Tale soluzione elimina quasi completamente la necessità di utilizzare altre misure di controllo dell'habitat ed è relativamente economico;
- utilizzo di fili tesi sopra il bacino, a formare una griglia, visibile agli uccelli per

prevenire incidenti, che gli impedisca l'accesso diretto all'acqua.

- utilizzo di *bird balls*, palline di plastica galleggianti di 10 cm di diametro che coprono l'intera superficie delle acque, impedendone l'accesso agli uccelli. Rispetto alle reti e ai fili non hanno bisogno di installazione, hanno lunga durata e richiedono poca manutenzione. Inoltre, galleggiando, la loro efficacia è indipendente dalle variazioni del livello dell'acqua. Piuttosto costose possono essere utilizzate solo in acque ferme.
- l'acqua nei bacini dovrebbe essere il più profonda possibile (> 4 m) per minimizzare la crescita di vegetazione sul fondo;
- la forma dei bacini di natura artificiale dovrebbe essere più semplice possibile (rotonda o quadrata), senza isolotti o insenature, per ridurre la disponibilità di siti ripariali protetti;
- le banchine dovrebbero essere il più possibile verticali e scoscese, per prevenire la possibilità che gli uccelli possano camminare dentro e fuori l'acqua;
- la vegetazione ripariale dovrebbe essere eliminata o contenuta;
- il popolamento ittico dovrebbe essere inesistente o ridotto al minimo;
- nel caso di ristagni d'acqua temporanei evitare la permanenza dell'acqua per oltre 48 ore.

Anche in questo caso, trattandosi di una tipologia ambientale così varia ed estesa, una specifica valutazione del rischio è essenziale per valutare la necessità di implementazione di azioni di mitigazione specifiche. Il monitoraggio del rischio si esercita attraverso conte scadenzate dei contingenti di fauna presenti.

4.3. Impianti di depurazione acque reflue

Gli impianti di depurazione sono costituiti da una serie di manufatti, ognuno con specifiche funzioni, nei quali viene attuata la depurazione degli scarichi di origine civile e industriale.

Gli impianti di depurazione utilizzano spazi dove è presente l'acqua da depurare in grande quantità, come nelle vasche di decantazione, o altri spazi aperti dove scorrono gli scoli. Se la depurazione avviene in vasche aperte allora si potrebbe instaurare un moderato rischio per la presenza di gabbiani, attratti anche dagli ammassi di fanghi contenenti materia organica e dunque produttivi in termini di insetti e invertebrati. I moderni impianti per il trattamento delle acque reflue, diversamente dai vecchi impianti, possono prevedere apposite coperture delle vasche, dei canali di scorrimento dei liquidi ed in genere di tutti gli spazi aperti. La potenzialità attrattiva di fauna selvatica è quindi dipendente dalle capacità di copertura e separazione delle operazioni di depurazione dall'ambiente circostante. Gli impianti di fitodepurazione, che riproducono il principio di autodepurazione tipico degli ambienti acquatici e delle zone umide, possono essere assimilabili alla tipologia di corpi d'acqua prima trattata.

Livello di rischio

Rischio di attrazione	Azioni per situazioni esistenti			Azioni per situazioni proposte Modifiche per situazioni esistenti		
	0-3 km Area A	3-8 km Area B	8-13 km Area C	0-3 km Area A	3-8 km Area B	8-13 km Area C
Moderato	Mitigazione	Monitoraggio	Monitoraggio	Mitigazione	Mitigazione	Monitoraggio

Azioni di mitigazione

La copertura delle vasche anche mediante reti, la tombatura e/o copertura dei canali di scolo e apposite procedure di raccolta e stoccaggio dei fanghi evitano l'accesso di animali all'acqua e al materiale organico, eliminando del tutto il rischio. Anche l'utilizzo di metodi di dissuasione acustica (*distress call*) possono risultare efficaci. Il monitoraggio del rischio si esercita attraverso conte regolari dei contingenti di fauna presenti.

4.4. Impianti di trattamento di acqua potabile

Gli impianti di depurazione e i dissalatori attuano la potabilizzazione dell'acqua, anche marina, con la rimozione del sale e/o delle sostanze contaminanti dall'acqua grezza per ottenere un'acqua che sia idonea al normale consumo domestico, agricolo o industriale. La depurazione si attua facendo passare le acque grezze (provenienti da fiumi, laghi o dal mare) attraverso svariati tipi di impianti di rimozione del materiale organico ed inorganico. Il potenziale attrattivo di questi impianti è generalmente basso.

Livello di rischio

Rischio di attrazione	Azioni per situazioni esistenti			Azioni per situazioni proposte Modifiche per situazioni esistenti		
	0-3 km Area A	3-8 km Area B	8-13 km Area C	0-3 km Area A	3-8 km Area B	8-13 km Area C
Basso	Monitoraggio	Monitoraggio	Nessuna	Monitoraggio	Monitoraggio	Nessuna

Azioni di mitigazione

Non sono previste azioni di mitigazione ma solo attività di monitoraggio, da esercitarsi attraverso censimenti regolari e standardizzati dei contingenti di uccelli

presenti.

4.5. Produzioni di acquacoltura

Gli allevamenti di pesci, molluschi o crostacei in vivai, vasche, gabbie o lagune rappresentano indubbiamente una potente fonte attrattiva per la presenza necessaria dell'elemento acqua, per l'utilizzo dei mangimi e per la presenza abbondante di pesce o molluschi/crostacei che a vari stadi della crescita, da quello larvale a quello adulto, costituiscono una formidabile fonte trofica per gabbiani, aironi, cormorani e altre specie ittiofaghe. Le fasi di gestione dei mangimi e quelle di pesca, lavorazione e stoccaggio del prodotto sono anch'esse importanti in termini di attrazione aggiuntiva.

Livello di rischio

Rischio di attrazione	Azioni per situazioni esistenti			Azioni per situazioni proposte Modifiche per situazioni esistenti		
	0-3 km Area A	3-8 km Area B	8-13 km Area C	0-3 km Area A	3-8 km Area B	8-13 km Area C
Alto	Mitigazione	Mitigazione	Monitoraggio	Incompatibile	Mitigazione	Monitoraggio

Azioni di mitigazione

Questi impianti dovrebbero essere dotati di copertura delle vasche mediante reti o altri impedimenti fisici per ridurre il potenziale attrattivo. Si possono utilizzare, in aggiunta, sistemi dissuasivi di allontanamento come l'utilizzo di cani addestrati, *distress call*, ecc., in modo da far percepire il sito come pericoloso ed inospitale. La filiera dell'allevamento e della lavorazione del prodotto deve prevedere, in tutte le sue fasi, accorgimenti atti a rendere impossibile l'accesso per gli uccelli. Negli allevamenti marini subentra anche il problema dell'eutrofizzazione delle acque circostanti le gabbie d'allevamento, dove i residui di cibo e le deiezioni degli animali allevati attirano molto pesce, e conseguentemente molti uccelli ittiofagi. Questo problema ad oggi non è mitigabile.

Il monitoraggio del rischio si esercita attraverso conte regolari dei contingenti di fauna presenti.

4.6. Zone umide protette

Le zone umide protette sono costituite da aree umide che ospitano uno o più ecosistemi umidi intatti, o solo parzialmente alterati da interventi dell'uomo. Sono

costituite da una o più formazioni fisiche, geologiche, geomorfologiche, biologiche d'interesse nazionale od internazionale, per valori naturalistici, scientifici, culturali, estetici, educativi o ricreativi, tali da giustificare l'intervento delle istituzioni per la loro conservazione. Si tratta di paludi, aree acquitrinose, torbiere oppure zone di acque naturali o artificiali, comprese zone di acqua marina e quindi tratti di mare, costieri e non, in cui le attività umane sono parzialmente o totalmente vietate. La tipologia di queste aree varia in base ai vincoli di protezione. In questa categoria di fonti attrattive rientrano monumenti naturali, parchi suburbani, parchi provinciali, oasi di protezione, riserve naturali statali, parchi regionali, parchi nazionali, santuari, aree marine protette, ecc..

Queste aree costituiscono indubbiamente delle fonti attrattive per la fauna selvatica in quanto rappresentano habitat ideali e protetti per un gran numero di specie acquatiche e non.

Livello di rischio

Rischio di attrazione	Azioni per situazioni esistenti			Azioni per situazioni proposte Modifiche per situazioni esistenti		
	0-3 km Area A	3-8 km Area B	8-13 km Area C	0-3 km Area A	3-8 km Area B	8-13 km Area C
Alto	Mitigazione	Mitigazione	Monitoraggio	Incompatibile	Mitigazione	Monitoraggio

Azioni di mitigazione

Se si vogliono intraprendere delle azioni di mitigazione del rischio si rende necessario individuare strategie mirate, sempre con il supporto scientifico di esperti e in accordo con i vari enti deputati alla conservazione della natura, al fine di limitare al minimo il danno ambientale per le specie e gli habitat protetti all'interno delle aree protette, e nel contempo prevedere un'intensificazione delle misure antivolatili previste dai rispettivi piani dei gestori aeroportuali all'interno degli scali per salvaguardare la sicurezza della navigazione aerea. Il monitoraggio del rischio si esercita attraverso censimenti regolari dei contingenti di fauna presenti.

7. INDICAZIONI FINALI E PRATICHE VIRTUOSE

I gestori aeroportuali dovrebbero lavorare insieme alle autorità territoriali locali per trovare idonee procedure finalizzate a identificare gli utilizzi del suolo e a evitare l'instaurarsi di situazioni che possano rivelarsi pericolose fonti attrattive per la fauna selvatica nei pressi degli aeroporti. Per far questo viene proposta una serie di suggerimenti, alcuni dei quali già facenti parte della Circolare ENAC APT-01:

- I gestori aeroportuali e le autorità coinvolte nella pianificazione del territorio

dovrebbero utilizzare le indicazioni contenute nel presente documento come criteri per decidere insieme le azioni più appropriate in merito a ciascuna situazione territoriale esistente o pianificata nel raggio di 13 km dall'aeroporto in grado di costituire una fonte attrattiva per la fauna selvatica. Gestori e enti territoriali dovrebbero aprire e mantenere specifici canali di comunicazione e informazione in merito alla materia del *wildlife strike*;

- I gestori aeroportuali dovrebbero relazionarsi anche con gli enti regionali e nazionali che si occupano di conservazione della natura, gestione di aree umide e istituzione di aree protette;
- Gli enti e le autorità territoriali dovrebbero far sì che il gestore aeroportuale venga invitato a partecipare formalmente ai tavoli tecnici inerenti la pianificazione di interventi nuovi o di modifica nell'uso del territorio ogni qualvolta si ricada nelle situazioni illustrate nel presente documento. Al contempo il gestore aeroportuale deve far presente i rischi e i limiti che specifiche azioni sul territorio comportano in termini di pericolo di *wildlife strike*;
- Le società di gestione aeroportuale dovrebbero intraprendere regolarmente iniziative di informazione/sensibilizzazione nei confronti dei portatori di interesse e della comunità che vive e lavora nei dintorni aeroportuali, informandoli del fatto che il loro comportamento può contribuire ad aumentare il rischio di *wildlife strike*;
- I gestori aeroportuali dovrebbero fornire opera di supporto e di *know-how* in materia di mitigazione e monitoraggio del rischio di *wildlife strike* ai principali portatori di interesse territoriali, ed includere questi, le autorità locali, gli enti e le commissioni demandati alla protezione dell'ambiente (anche a livello centrale) in eventuali commissioni interne che si occupano del pericolo di *wildlife strike*.

I gestori aeroportuali dovrebbero negoziare con gli enti e le autorità territoriali, ed eventualmente i proprietari dei terreni, specifici piani d'azione condivisi per il monitoraggio ed in caso la riduzione del potere attrattivo di un sito nei pressi dell'aeroporto, secondo quanto riportato nel presente documento. Questi piani d'azione possono includere:

- il monitoraggio regolare del territorio;
- l'analisi del rischio condotta da ornitologi o biologi qualificati;
- corsi di formazione e la sensibilizzazione sulla gestione della fauna selvatica;
- la decisione di soglie d'attenzione legate alla consistenza di specifiche popolazioni di animali;
- l'implementazione di azioni dirette, mirate a ridurre il rischio, e l'adozione di misure deterrenti a lungo termine nei confronti delle specie più pericolose.

Sarebbe, infine, opportuno tenere nota delle riunioni e degli accordi presi tra gestore aeroportuale ed enti o proprietari territoriali in merito alla destinazione d'uso del territorio circostante l'aeroporto. Questo per condurre regolari analisi di revisione e per monitorare gli effetti e i risultati di tali decisioni nel tempo

REGOLAMENTO DI SCALO

AEROPORTO di RAVENNA “La Spreta”



DIREZIONE TERRITORIALE EMILIA ROMAGNA

[illegible]

Sommario

1.	Premessa.....	5
1.1	Informazione	5
1.2	Normativa di riferimento.....	6
1.3	Ordinanze in vigore	6
2.	Aspetti Generali	7
2.1	Finalità e oggetto del documento	7
2.2	Struttura.....	7
2.3	Aggiornamento e diffusione del Regolamento di Scalo	7
2.4	Sanzioni	8
3.	Caratteristiche ed Operatività dell'Aeroporto	9
3.1	Caratteristiche dell'Aeroporto	9
3.2	Operatività dell'Aeroporto	9
3.3	Operazioni volo	9
3.4	Decolli e Atterraggi	10
3.4.1	Procedure di arrivo e partenza durante attività aviolancistica	10
3.4.2	Attività di paracadutismo	10
3.5	Voli all'estero.....	11
3.6	Registrazione movimenti aeroportuali – riscossione EPAC	11
3.7	Attività VDS (Volo da Diporto o Sportivo).....	11
3.8	Rifornimento di carburante	13
3.9	Segnalazioni di riduzione dei livelli di servizio e chiusura dell'aeroporto	13
3.10	Modalità di ingresso di persone e mezzi in land-side.....	13
4	Soggetti Operanti e Competenze	14
4.1	Generalità	14
4.2	Concessionari	14
4.3	Presidio sanitario	15
4.4	Consorzio Antincendio CONALS	15
4.5	Enti di Stato	15
5	Security e Safety	16
5.1	Definizioni.....	16
5.2	Security.....	16
5.2.1	Procedure di accesso in air-side delle persone.....	16
5.2.2	Procedure di accesso mezzi nelle aree riservate alle operazioni di volo	17
5.2.3	Misure di Sicurezza Minime.....	17
5.3	Safety	18
5.3.1	Operazioni degli aeromobili	18
5.3.2	Agibilità pista e segnalazioni condizioni operative delle infrastrutture	19
5.4	Funzione ATS	19
5.5	Notam (NOTice To AirMen).....	19
5.5.1	Procedura per la richiesta di emissione dei Notam	19
5.6	Sicurezza sul lavoro.....	20

5.7	Tutela ambiente	20
6	Gestione Emergenze	21
6.1	Definizioni	21
6.2	Cancelli di Emergenza	22
6.3	Procedura	22
6.3.1	Stato di Allarme ed Emergenza	22
6.3.2	Stato di Incidente.....	22
6.3.3	Chiusura dell'emergenze	23
7	Elenco Allegati	24

1. Premessa

Premessa

1.1 Informazione

Il soggetto responsabile dell'emissione, dell'aggiornamento e della distribuzione del presente Regolamento di Scalo è:

ENAC - Ente Nazionale per l'Aviazione Civile
Direzione Territoriale Emilia Romagna - AER

Via del Triumvirato, 84

40132 Bologna

Tel. +39 0516479690

E-mail: emiliaromagna.apr@enac.gov.it

Pec: protocollo@pec.enac.gov.it

Referente operativo: Consorzio CONALS +39-3473668231

[Mail to evamontori@icloud.com](mailto:evamontori@icloud.com)

1.2 Normativa di riferimento

- Codice della Navigazione;
- REGOLAMENTO (UE) N. 300/2008 - norme comuni per la sicurezza dell'aviazione civile;
- REGOLAMENTO (UE) N. 1254/2009 - criteri per consentire agli Stati membri di derogare alle norme fondamentali comuni per la sicurezza dell'aviazione civile e di adottare misure di sicurezza alternative;
- REGOLAMENTO (UE) 996/2010 – inchieste e prevenzione di incidenti e inconvenienti nel settore dell'aviazione civile;
- REGOLAMENTO (UE) 2082/2021 – modalità di attuazione del Regolamento (UE) 376/2014;
- REGOLAMENTO (UE) 376/2014 e REGOLAMENTO (UE) N 1018/2015 – segnalazione di eventi/inconvenienti e incidenti aeronautici;
- Legge 25 marzo 1985, n.106 - Disciplina del volo da diporto o sportivo;
- D.P.R. 133 del 09 luglio 2010 – Nuovo regolamento di attuazione della legge 25 marzo 1985, n. 106, concernente la disciplina del volo da diporto o sportivo;
- Regolamento ENAC per l'Affidamento Aeroporti Demaniali per L'Aviazione Generale emendamento 3 del 25 ottobre 2021;
- Regolamento ENAC Affidamento Aeroporti Demaniali Minori – Ed. n. 1 rev. 4 del 27 settembre 2024;
- Circolare ENAC APT 19 del 26 ottobre 2005 - Regolamento di Scalo per gli aeroporti;
- Regolamento ENAC Misure alternative di sicurezza per gli aeroporti demaniali statali e per gli aeroporti privati destinati alla mobilità aerea territoriale (regional air mobility);
- Circolare ENAC ATM 05 B del 13 maggio 2021 – Eventi e attività interessanti il traffico aereo;
- Circolare ENAC ATM 09A del 24 MARZO 2021 -UAS-IT: Criteri d'implementazione e procedure per zone geografiche;
- Regolamento ENAC UAS-IT del 4 gennaio 2021
- Regolamento ENAC Concessioni e Sub-Concessioni di Beni Aeroportuali.
- Regolamento ENAC "Misure alternative di sicurezza per gli aeroporti demaniali statali e per gli aeroporti privati destinati alla mobilità aerea territoriale (regional air mobility);
- Disposizione Direttore Generale ENAC n. 122 del 9 novembre 2023 – Competenze geografiche della Direzioni Territoriali e degli Uffici Attività infrastrutturali e Operatività
- Indicazioni tecniche e operative "Segnalazione obbligatoria degli eventi aeronautici" - ENAC ediz. 1 del 21/06/2024

1.3 Ordinanze in vigore

Le Ordinanze in vigore per l'Aeroporto di Ravenna sono consultabili:

- presso gli uffici ENAC della Direzione Territoriale Emilia Romagna;
- pubblicate sul sito ufficiale dell'ENAC, www.enac.gov.it.

2. Aspetti Generali

2.1 Finalità e oggetto del documento

Il presente Regolamento di Scalo è stato predisposto e redatto dalla Direzione Territoriale Emilia Romagna per l'Aeroporto di Ravenna "La Spreta" ai sensi dell'art. 699 del Codice della Navigazione ed in coerenza con la Circolare ENAC APT-19 del 26 ottobre 2005, per le parti applicabili.

Il Regolamento è adottato, diffuso e aggiornato dalla Direzione Territoriale Emilia Romagna, tramite Ordinanza che lo rende cogente rispetto alla comunità aeroportuale.

Tutti gli operatori devono garantire l'esercizio delle loro attività secondo le previsioni dello stesso.

Le finalità del Regolamento sono:

- disciplinare le attività operative, a garanzia del loro regolare svolgimento, nel rispetto degli standard di servizio stabiliti della legislazione vigente e a tutela della sicurezza dello scalo;
- regolamentare l'utilizzo, da parte di tutti gli operatori aeroportuali, degli spazi, delle infrastrutture e dei servizi aeroportuali assicurando che l'accesso e l'uso delle infrastrutture avvenga secondo criteri trasparenti obiettivi e non discriminatori da parte degli operatori aeroportuali;
- precisare le modalità tramite le quali infrastrutture e impianti vengono messi a disposizione degli utilizzatori;
- evidenziare gli specifici obblighi per tutti i soggetti che operano in aeroporto;
- vigilare sul rispetto delle normative di security, safety, tutela dell'ambiente, tutela della salute dei lavoratori.

Ai soggetti operanti in Aeroporto è attribuita la piena responsabilità delle loro azioni e delle conseguenze derivanti. I soggetti devono garantire l'esercizio dell'attività secondo le prescrizioni del Regolamento.

2.2 Struttura

Il Regolamento di Scalo si articola in capitoli e paragrafi.

Ogni pagina del presente regolamento reca l'indicazione di:

- Edizione
- Revisione

2.3 Aggiornamento e diffusione del Regolamento di Scalo

Il Regolamento è soggetto ad aggiornamenti in funzione dell'emanazione di nuove norme o della necessità di adozione di nuove procedure riguardanti i processi disciplinati dallo stesso.

Sulla base degli specifici obblighi contenuti dal Regolamento, tutti i soggetti che operano in ambito aeroportuale s'impegnano a formare/divulgare, istruire il proprio personale sul contenuto/disposizioni del Regolamento stesso, sull'esigenza del rispetto delle regole stabilite e sulle conseguenze derivanti dalla loro inosservanza, garantendo l'esercizio delle loro attività secondo le prescrizioni del Regolamento.

Il Regolamento viene diffuso a cura della Direzione Territoriale a tutti i soggetti aeroportuali pubblici e privati operanti nell'Aeroporto di Ravenna secondo una lista di distribuzione che ne individua i destinatari ufficiali.

2.4 Sanzioni

Tutti i soggetti che svolgono le proprie attività sull'Aeroporto di Ravenna sono tenuti al rispetto del presente Regolamento e saranno soggetti a sanzioni specificamente previste in caso di inosservanza o inadempimento.

L'inosservanza alle disposizioni del presente Regolamento di Scalo è soggetta alle sanzioni a norma degli artt.1174 e 1175 del Codice della Navigazione, oltre alle eventuali sanzioni specifiche previste relativamente alla tipologia dell'inosservanza a norme generali.

3. Caratteristiche ed Operatività dell'Aeroporto

3.1 Caratteristiche dell'Aeroporto

L'Aeroporto di Ravenna "La Spretà" è un aeroporto minore a gestione diretta dell'ENAC ed autorizzato a voli di Aviazione Generale Intracomunitari, con le seguenti caratteristiche:

- Traffico aviazione generale
- Indicatore di località (ICAO): LIDR
- Coordinate (ARP) 44°21'52" N 012°13'29" E
- Elevazione 0 FT
- Codice di riferimento dell'Aeroporto: "3" lettera di codice "C"
- Classificazione spazio aereo: "G"
- WI: Milano FIR
- Traffico consentito: VFR (Visual Flight Rules)
- Distanza dalla città: 3,78 NM Sud

Caratteristiche fisiche e tecniche delle piste

RWY 08 dimensioni 1200x30 – (ASPH)

RWY 26 dimensioni 1200x30 – (ASPH)

3.2 Operatività dell'Aeroporto

Servizi antincendio assicurati dal Consorzio CONALS HR:-MON-SUN PPR 48 HR in anticipo via mail all'indirizzo: evamontori@icloud.com con clausola di conferma alla richiesta.

3.3 Operazioni volo

Le procedure di decollo, atterraggio e la guida ai movimenti a terra con i relativi sistemi di controllo e segnalazione in uso sull'aeroporto di Ravenna "La Spretà" sono pubblicate su AIP.

Le caratteristiche delle infrastrutture, degli impianti e dell'organizzazione dell'Aeroporto di Ravenna "La Spretà" sono pubblicate su AIP AD 2 LIDR.

3.4 Decolli e Atterraggi

Le operazioni di decollo, atterraggio e rullaggio avvengono sotto la responsabilità del pilota ai comandi o dell'istruttore in caso di allievo a bordo.

Il pilota è responsabile della separazione a terra e in volo con altri aeromobili o eventuali ostacoli nonché del parcheggio, della scelta e dello stazionamento nelle apposite aree adibite a tale scopo.

3.4.1 Procedure di arrivo e partenza durante attività aviolancistica

In riferimento alla Nota informativa Enac 2022-004 che chiarisce l'applicabilità della norma RAIT.3125 comma b) e c) che disciplina l'operatività aeroportuale durante gli orari di attività aviolancistica e a SERA.3125, si precisa che il decollo, l'atterraggio ed il circuito di traffico è normato dalla procedura di contemporaneità locale stabilita tra gli operatori di base sullo scalo. Gli altri traffici, non compresi nella procedura, si terranno all'esterno dell'atz fino al completo atterraggio di tutti i paracadutisti lanciati.

Si allega la Procedura di contemporaneità locale All 7.8

3.4.2 Attività di paracadutismo

Sull'aeroporto di Ravenna è consentito lo svolgimento di attività di paracadutismo nel rispetto delle prescrizioni riportate in ENR 5.5.1.2-1 previo coordinamento con le altre attività aeronautiche.

3.5 Voli all'estero

Non sono ammessi voli extra comunitari.

3.6 Registrazione movimenti aeroportuali – riscossione EPAC

L'uso dell'aeroporto di Ravenna da parte di tutti gli aeromobili, ad eccezione dei voli scuola, di Stato, emergenza e soccorso, è assoggettato al pagamento dei diritti di approdo, di partenza, di sosta o ricovero e di imbarco per i passeggeri in partenza e relative addizionali, come previsto dalla Legge 5 maggio 1976, n. 324, e successivi aggiornamenti.

Ogni operatore aeroportuale è tenuto ad istituire e mantenere aggiornato un Registro di Scalo, il cui form è riportato in allegato 1 come testo base adattabile secondo le precise necessità. In tale registro devono essere riportati tutti i voli da e per l'Aeroporto di Ravenna con le loro caratteristiche. Ogni operatore aeroportuale, anche singolo soggetto, nel caso di privato proprietario di aeromobili con base in Aeroporto di Ravenna, deve trimestralmente inviare un estratto dei movimenti effettuati alla Direzione Territoriale Emilia Romagna che sulla base del suddetto riepilogo delle operazioni di volo, provvede ad emettere la nota di accertamento dei diritti aeroportuali.

In merito agli aeromobili non di base, il Consorzio CONALS, a far data dall'entrata in vigore del Regolamento di Scalo, è incaricato di raccogliere le notifiche di volo e di darne comunicazione alla Direzione Territoriale, mediante la trasmissione bimestrale di un riepilogo delle operazioni di volo, utilizzando il file in allegato 1 opportunamente modificato secondo necessità.

Al riguardo, il Consorzio CONALS tramite Asso Fly, prima della partenza di ogni singolo volo, è delegato a curare la riscossione dei diritti aeroportuali per conto di ENAC Servizi S.r.l., che sulla base del suddetto riepilogo delle operazioni di volo, provvede ad emettere la nota di accertamento dei diritti aeroportuali, avendo cura di rilasciare al soggetto che paga, una quietanza non ufficiale di avvenuto pagamento. Il versamento deve essere effettuato entro i primi 5 giorni lavorativi del mese successivo rispetto al periodo di riferimento.

Ai sensi dell'art. 802 del Codice della Navigazione, il Consorzio CONALS è tenuto a segnalare eventuali inadempienze alla Direzione Territoriale, con tutti i dati del pilota, via e mail all'indirizzo: emiliaromagna.apr@enac.gov.it

3.7 Attività VDS (Volo da Diporto o Sportivo)

L'attività di volo VDS avanzato presso l'Aeroporto di Ravenna "La Spreta" è consentita.

La conduzione dei voli avviene in conformità alle prescrizioni del D.P.R. 133 del 09.07.2010 - disciplina del volo da diporto o sportivo, con particolare riguardo all'art.9.

L'attività di volo VDS non avanzati è consentita esclusivamente all'attività didattica della scuola vds di base sull'Aeroporto, dove la responsabilità del volo è attribuita all'istruttore in possesso della qualifica VDS Avanzato. L'attività VDS non avanzata, **da parte di esterni** è subordinata a specifica autorizzazione della Direzione Territoriale Emilia-Romagna e non è consentita in concomitanza con operazioni di volo con aeromobili ma è soggetta a segregazione.

3.7.1 Low Visibility e VFR notturno

Non sono consentiti.

3.7.2 Addestramento al pilotaggio droni

L'attività della scuola di pilotaggio droni di Italdron Academy è consentita solo negli spazi concessi (al riguardo autorizzazione UAS.RE.004)

3.7.3 Attività acrobatica

L'attività acrobatica è consentita nel rispetto delle prescrizioni riportate in ENR 5.2.2-2.5.
Lo svolgimento dell'attività in concomitanza all'attività aviolancistica è consentita in accordo all'Operation Letter Ref 29122022 stipulata congiuntamente da Bologna APP, ACC Padova, Pull Out ed Asso Fly.

Si allega OL firmata con PADOVA ACC, BOLOGNA APP, PULL OUT, ASSO FLY. (all. 7.9)

3.8 Rifornimento di carburante

Non è presente il servizio di rifornimento a favore di terzi.

3.9 Segnalazioni di riduzione dei livelli di servizio e chiusura dell'aeroporto

Tutti i soggetti aeroportuali, per quanto di competenza, devono fornire tempestivamente notizie all'ENAC Direzione Territoriale Emilia Romagna e al Tecnico Professionista incaricato per competenza, in merito a riduzioni del livello del servizio e a interventi sull'area di movimento dell'aeroporto, nonché in merito alla presenza di ostacoli o di altre condizioni di rischio per la navigazione aerea nell'ambito del sedime aeroportuale.

Quando le variazioni interessano i servizi antincendio resi dal Consorzio CONALS, esso comunica l'eventuale categoria aeroportuale disponibile all'ENAC - Direzione Territoriale Emilia Romagna, che provvede alla richiesta di emissione NOTAM.

La chiusura dell'aeroporto è disposta direttamente dall'ENAC Direzione Territoriale Emilia Romagna.

In caso di chiusura totale o parziale dello scalo, a seguito di disposizioni motivate dell'ENAC, nessun soggetto potrà avanzare pretese d'indennizzo e/o risarcimento alcuno per la mancata messa a disposizione degli impianti, infrastrutture, beni e servizi aeroportuali.

3.10 Modalità di ingresso di persone e mezzi in land-side

Il cancello principale d'ingresso dell'Aeroporto è gestito dal Consorzio CONALS tramite la figura di un custode

4 Soggetti Operanti e Competenze

4.1 Generalità

L'Aeroporto di Ravenna "La Spretta" appartenente al Demanio Pubblico dello Stato – ramo aeroportuale, è assegnato ad ENAC in uso gratuito per il successivo affidamento in concessione all'ENAC Servizi Srl, come disposto dal Direttore Generale Enac con nota prot.n.0000018 DG del 31/03/2022.

L'Aeroporto opera sotto la giurisdizione diretta dell'ENAC Direzione Territoriale Emilia Romagna secondo le previsioni del Codice della Navigazione, dei Regolamenti, delle Circolari ed Ordinanze dell'ENAC.

Tutti i soggetti che svolgono attività nello scalo ed occupano spazi e/o manufatti demaniali del ramo aeronautico consegnato al Ministero dei Trasporti-ENAC devono essere titolari di concessione e/o autorizzazione rilasciata da ENAC Direzione Territoriale in base alle disposizioni dettate dalle normative ENAC in vigore ed attenersi agli obblighi contenuti nel provvedimento di concessione.

Tutti i soggetti che operano in ambito aeroportuale sono tenuti a stipulare adeguata copertura assicurativa per eventuali danni arrecati a persone o cose in conseguenza di fatti ed omissioni connessi alla propria attività.

Ciascun concessionario e/o operatore aeroportuale è responsabile del possesso delle autorizzazioni ed abilitazioni del proprio personale, nonché della formazione dello stesso, secondo quanto previsto dalla normativa vigente e delle disposizioni ENAC.

Chiunque abbia in uso aree aeroportuali a qualsiasi titolo idoneo (concessionari, operatori, ecc) dovrà porre in essere tutto quanto necessario per evitare "FOD Aeroportuale", anche con controlli e pulizie sistematiche, con particolare attenzione alle aree loro affidate ed alle loro adiacenze.

Tutti i soggetti che operano sullo scalo sono responsabili dell'applicazione delle disposizioni legislative in materia di sicurezza e salute nei luoghi di lavoro (D. Lgs. 81/2008 e s.m.i.), anche nell'eventualità di affidamento di lavori ad imprese appaltatrici e/o a lavoratori autonomi.

Ogni operatore aeroportuale segnala alla Direzione Territoriale Emilia Romagna qualsiasi situazione di irregolarità o pericolo anche solo imminente, al fine di mettere in atto le necessarie azioni.

Ciascun datore di lavoro ha l'obbligo di valutare preventivamente i rischi per i propri lavoratori, informandoli e vigilando sulla loro attività.

4.2 Concessionari

Vedi Allegato 3

4.3 Presidio sanitario

L'Aeroporto non è dotato di un Presidio Sanitario di primo intervento. In caso di necessità il presidio competente per territorio è l'Ospedale, sito al n. 5 di Viale Randi, tel.0544 285111 -e/o centrale operativa 118.

4.4 Presidio antincendio Consorzio CONALS

Il presidio di intervento di primo soccorso antincendio presso l'aeroporto di Ravenna è svolto dal Consorzio CONALS in qualità di "soggetto autorizzato dall'ENAC quale responsabile del presidio di primo intervento di soccorso e lotta antincendio" in quanto già titolare dell'ex decreto istitutivo del servizio antincendio aeroportuale D.M. 92 del 21/10/1997 per la nona classe aeroportuale ex Legge del 23.12.1980 n. 930 (1^a categoria ICAO). Il servizio è attivo esclusivamente su richiesta di preavviso di almeno 48 ore durante tutta la settimana prima del previsto orario di atterraggio/decollo ed alla ricezione di risposta scritta da parte del CONALS, in ottemperanza al Regolamento ENAC "Disciplina generale della protezione antincendio per gli aeroporti di aviazione generale ediz. 1 del 2/02/2011. Non è pertanto previsto ulteriore servizio senza preventiva richiesta. La richiesta è da inviare via mail all'indirizzo: evamontori@icloud.com

Opera nel rispetto del regolamento ENAC "Disciplina generale della protezione antincendio per gli aeroporti di aviazione generale e le aviosuperfici". Comunica alla D.T. le eventuali variazioni del servizio rispetto a quanto pubblicato in AIP.

4.5 Enti di Stato

Le competenze per la zona aeroportuale sono di:

Polizia di Stato

Questura

Viale E. Berlinguer, 20 - Ravenna

Tel. 0544-294111 - 113

Dogana

Ufficio delle Dogane

Via Darsena S. Vitale 48 - Ravenna

Tel. 0544-435911

Carabinieri

Comando Provinciale

Viale S. Pertini, 11 - Ravenna

Tel. 0544-2601 - 112

5 Security e Safety

5.1 Definizioni

- Per **security** s'intende il complesso di misure e risorse volte a prevenire e/o a fronteggiare atti d'interferenza illecita nei confronti del sistema di Aviazione Civile nel trasporto aereo nel sedime aeroportuale.
- Per **safety** s'intende il complesso di misure e risorse di natura tecnica volte a garantire il mantenimento di condizioni oggettive di sicurezza delle infrastrutture, degli impianti, degli aeromobili.
- Per **area sterile** s'intende l'area lato volo dell'aeroporto (air side), il cui accesso oltre ad essere controllato è soggetto ad ulteriori misure di sicurezza (ad es. i piazzali aa/mm, raccordi, pista, zona hangar).

5.2 Security

- Le misure di sicurezza dello scalo di Ravenna sono stabilite nel Programma di sicurezza dell'aeroporto minore redatto dalla DT ENAC in conformità con il Regolamento ENAC "Misure alternative di sicurezza per gli aeroporti demaniali statali e per gli aeroporti privati destinati alla mobilità aerea territoriale (regional air mobility);

Con riferimento a quanto sopra, la Direzione Territoriale Emilia-Romagna attua un Programma di monitoraggio delle conformità e conduce visite di monitoraggio periodiche al fine di valutare l'implementazione delle misure di mitigazione del rischio.

5.2.1 Procedure di accesso in air-side delle persone

L'accesso in air side è consentito solo dal seguente varco (Allegato 4)

- un varco carrabile presso il varco posto sulla S.P.118 (Via Dismano).

I tre cancelli presenti sul perimetro aeroportuale sono utilizzabili solo in caso di emergenza; sono gestiti dal Consorzio CONALS e dai seguenti operatori, in possesso delle chiavi:

Aero Club Ravenna, Aero Club Ali sul Mare, Assofly, Aero Club Pull Out, Italdron Academy e Azienda Agricola Baracca.

Ciascun operatore aeroportuale (vedi allegato 3) deve redigere una scheda che descriva, in modo conciso, gli elementi e precauzioni di sicurezza adottate e le responsabilità interne da sottoporre alla Direzione Territoriale Emilia Romagna.

Ognuno di questi deve nominare un Responsabile Security che dovrà predisporre e tenere aggiornati due elenchi:

- il primo elenco deve indicare i nominativi, i recapiti e gli estremi del documento di riconoscimento dei soci e degli operatori abituali;
- il secondo elenco (giornale accessi) deve indicare i nominativi e gli estremi del documento di riconoscimento di eventuali visitatori, il giorno, la data e l'ora di accesso e di uscita, nonché il nominativo del socio accompagnatore che provvede alla scorta.

Entrambi gli elenchi devono essere conservati per almeno 5 anni e messi a disposizione, su richiesta, del personale ENAC e delle Forze di Polizia.

I nominativi dei vari Responsabili Security dovranno essere comunicati alla Direzione Territoriale Emilia Romagna.

I Responsabili Security dovranno assicurarsi che i cancelli di accesso in area air side siano chiusi dopo il loro utilizzo.

Possono accedere, attraverso i varchi di accesso, alle aree sterili dell'aeroporto le seguenti categorie di persone:

- a) Personale accreditato;
- b) Visitatori scortati da personale accreditato;
- c) Personale ENAC/ENAC Servizi, munito di tessera personale di riconoscimento rilasciata dall'Ente;
- d) Forze dell'Ordine, munito di tessera personale di riconoscimento rilasciata dalle rispettive Amministrazioni;
- e) Personale dell'Agenzia delle Dogane, munito di tessera personale di riconoscimento rilasciata dalla medesima Agenzia;
- f) Funzionari dell'Agenzia Nazionale Sicurezza Volo, munito di tessera personale di riconoscimento rilasciata dalla medesima Agenzia;
- g) Personale degli Enti interessati alle emergenze.

5.2.2 Procedure di accesso mezzi nelle aree riservate alle operazioni di volo

L'accesso alle aree riservate alle operazioni di volo è vietato a tutti i mezzi tranne:

- Mezzi Enac/Enac Servizi S.r.l.;
- Mezzi delle Forze dell'Ordine;
- Mezzi di soccorso;
- Mezzi in attività di manutenzione accreditati da Enac secondo specifiche procedure nel rispetto della Safety Aeroportuale.

5.2.3 Misure di Sicurezza Minime

- Le misure di sicurezza dell'Aeroporto di Ravenna sono quelle previste dal Regolamento ENAC "Misure alternative di sicurezza per gli aeroporti demaniali statali e per gli aeroporti privati destinati alla mobilità aerea territoriale (regional air mobility)" nonché dagli allegati annessi.;

5.3 Safety

5.3.1 Operazioni degli aeromobili

Tutte le operazioni di volo devono avvenire nel rispetto della normativa applicabile e delle caratteristiche operative dell'aeroporto pubblicate su AIP Italia ed è responsabilità del Pilota/Operatore Aereo verificare la compatibilità delle infrastrutture con le caratteristiche e le prestazioni dell'aeromobile impiegato.

L'accesso nell'area di movimentazione degli aeromobili è consentito soltanto ai piloti e agli operatori autorizzati con il divieto di avvicinarsi ad aeromobili con eliche o motori in moto.

L'accesso nell'area di manovra è strettamente consentito ai piloti e agli operatori autorizzati, previo accurato accertamento di assenza di traffico aeromobili sia al suolo che in avvicinamento.

Per la sosta e l'attraversamento dell'area di manovra bisogna essere muniti di apposito apparato radio ricetrasmittente sintonizzato sulla frequenza 123.505 Mhz.

5.3.2 Agibilità pista e segnalazioni condizioni operative delle infrastrutture

Il servizio di verifica agibilità pista è svolto dal personale del Consorzio CONALS sulla scorta di una procedura emessa dalla Direzione Territoriale Emilia Romagna sentito il Tecnico Professionista incaricato per competenza (allegato 2). Il servizio è svolto nei giorni di apertura dello scalo prima dell'inizio di ogni attività di volo e ogni qualvolta le condizioni meteo potrebbero aver compromesso l'agibilità.

Qualora si ravvisi l'impossibilità di operare a causa di condizioni non idonee della pista, il Consorzio CONALS dovrà avvisare telefonicamente il Direttore della D.T. Emilia Romagna o il funzionario reperibile e dovrà inviare comunicazione scritta alla Direzione Territoriale Emilia Romagna e al Tecnico Professionista incaricato per competenza. Il Consorzio Antincendio comunicherà, altresì, il ripristino dell'agibilità.

Qualora la Direzione Territoriale lo ritenga necessario, provvederà alla richiesta di emissione notam.

5.4 Funzione ATS

Non è previsto il servizio ATS con personale abilitato alla fonia per l'assistenza in volo. Il canale 123.505 MHz è assegnato per esigenze dell'Aviazione Generale. Detta frequenza non deve essere usata per scopi ATS.

5.5 NOTAM (NOTice To AirMen)

Ogni variazione di qualsiasi natura a modifica di quanto pubblicato su A.I.P., "installazione, condizione e variazione di qualsiasi servizio, assistenza aeronautica, procedura o pericolo", deve essere tempestivamente comunicato alla Direzione Territoriale Emilia Romagna per la richiesta di emissione di notam.

La contaminazione delle aree destinate alle operazioni di volo dovuta a presenza di neve, ghiaccio, neve fondente, fango o acqua stagnante derivata da neve deve essere tempestivamente notificata alla Direzione Territoriale Emilia Romagna per la richiesta di emissione di notam.

5.5.1 Procedura per la richiesta di emissione dei NOTAM

Durante la settimana lavorativa tutti i soggetti interessati sono tenuti ad inviare alla Direzione Territoriale Emilia Romagna la richiesta scritta di emissione notam.

Fuori dagli orari di servizio della Direzione Territoriale Emilia Romagna potrà essere richiesta esclusivamente l'emissione di notam per situazioni o eventi di natura straordinaria e/o che possono avere rilevanza per la sicurezza delle operazioni di volo. Oltre alla comunicazione scritta alla D. T. Emilia Romagna e al Tecnico Professionista incaricato per competenza, in detti casi, dovrà pervenire preventivamente anche richiesta telefonica al Direttore Territoriale Emilia Romagna o al Funzionario reperibile.

5.6 Sicurezza sul lavoro

Tutti i soggetti che operano sullo scalo devono assicurare l'osservanza da parte dei propri dipendenti delle disposizioni legislative in materia di sicurezza e salute nei luoghi di lavoro (D.Lgs 81/2008) anche nell'eventualità di affidamento di lavori ad imprese appaltatrici e/o a lavoratori autonomi.

Tutti gli operatori devono assicurare l'osservanza del D.M. 3/9/21 in materia di prevenzione incendi e gestione emergenze, con particolare riguardo a:

- Azioni da mettere in atto in caso di emergenza;
- Procedure di evacuazione;
- Richiesta intervento dei VV.F, Polizia, Servizi Sanitari;
- Misure per l'assistenza di persone diversamente abili.

5.7 Tutela ambiente

I rifiuti dovranno essere smaltiti secondo la normativa vigente.

È vietato abbandonare materiale di risulta sul sedime aeroportuale e, pertanto, eventuali operazioni di bonifica sono a carico degli operatori aeroportuali.

Ogni soggetto è responsabile dello smaltimento dei rifiuti secondo la normativa vigente.

6 Gestione Emergenze

6.1 Definizioni

- Per **allarme** si intende una situazione nella quale un aeromobile ha o si sospetta che abbia problemi la cui entità, di norma, non comporta serie difficoltà nell'effettuazione di un atterraggio in sicurezza.
- Per **emergenza** si intende una situazione nella quale si ha la certezza dello stato di pericolo in cui versa l'aeromobile in avvicinamento presso l'aeroporto ed i suoi occupanti ed un incidente è ritenuto imminente.
- Per **incidente** si intende: (rif. Decreto Legislativo 66/99): un evento associato con l'impiego di un aeromobile che si verifica fra il momento in cui una persona si imbarca con l'intento di compiere un volo e il momento in cui tutte le persone che si sono imbarcate con la stessa intenzione sbarcano e nel quale:
 - a) una persona riporti lesioni gravi o mortali, per il fatto di essere dentro l'aeromobile, o venire in contatto diretto con una parte qualsiasi dell'aeromobile, comprese parti staccatesi dall'aeromobile stesso, oppure essere direttamente esposta al getto dei reattori, fatta eccezione per i casi in cui le lesioni siano dovute a cause naturali, o siano procurate alla persona da se medesima o da altre persone, oppure siano riportate da passeggeri clandestini nascosti fuori delle zone normalmente accessibili ai passeggeri e all'equipaggio;
 - b) l'aeromobile riporti un danno o un'avaria strutturale che comprometta la resistenza strutturale, le prestazioni o le caratteristiche di volo dell'aeromobile, e richieda generalmente una riparazione importante o la sostituzione dell'elemento danneggiato, fatta eccezione per i guasti o avarie al motore, quando il danno sia limitato al motore stesso, alla cappottatura o agli accessori, oppure per i danni limitati alle eliche, alle estremità alari, alle antenne, ai pneumatici, ai dispositivi di frenatura, alla carenatura, a piccole ammaccature o fori nel rivestimento dell'aeromobile;
 - c) l'aeromobile sia scomparso o completamente inaccessibile.
- Per **inconveniente grave** si intende: (rif. Decreto Legislativo 66/99): un inconveniente le cui circostanze indichino che è stato sfiorato l'incidente.
L'elenco indicativo dei casi riconducibili ad "inconveniente grave" è riportato sul decreto legislativo.
- Per **evento** si intende: (rif. Decreto Legislativo 213/06): qualsiasi interruzione operativa, difetto, guasto o altra situazione irregolare che abbia o possa aver influito sulla sicurezza del volo e che non abbia causato un incidente o un inconveniente grave.
L'elenco* degli eventi che si ha obbligo di segnalare comprende:
 - la notevole fuoriuscita durante le operazioni di rifornimento di carburante;
 - il caricamento di una quantità di carburante inadeguata che potrebbe compromettere l'autonomia, le prestazioni, l'equilibrio e la resistenza strutturale dell'aeromobile;

- avarie, funzionamento difettoso o anomalie delle apparecchiature a terra destinate alle prove e alla verifica dei sistemi e delle apparecchiature dell'aeromobile quando le ispezioni e le procedure di prova ordinarie non hanno consentito di individuare con precisione l'anomalia che ha provocato la situazione di pericolo;
- il caricamento di carburante o di altri fluidi essenziali contaminati o di tipo inadeguato (ad esempio ossigeno e acqua potabile).

* Nota: l'elenco è indicativo ma non esaustivo.

6.2 Cancelli di Emergenza

I tre cancelli presenti sul perimetro aeroportuale sono utilizzabili solo in caso di emergenza; sono gestiti dal Consorzio CONALS e dai seguenti operatori, in possesso delle chiavi: Aero Club Ravenna, Aero Club Ali sul Mare, Asso Fly, Aero Club Pull Out, Italdron Academy e Azienda Agricola Baracca.

6.3 Procedura

Chiunque prenda coscienza di allarmi, emergenze ed incidenti aerei deve allertare la Direzione Territoriale Emilia Romagna e il Consorzio Conals.

6.3.1 Stato di Allarme ed Emergenza

Il Consorzio Conals allerta la Direzione Territoriale Emilia Romagna e il Distaccamento dei Vigili del Fuoco di Ravenna.

6.3.2 Stato di Incidente

In caso di incidenti o inconvenienti gravi all'interno del perimetro aeroportuale o comunque nell'area aeroportuale:

In caso di allarmi e di emergenze dichiarate, il **CONALS** preavverte i servizi di Soccorso esterni ed attiva il "Presidio di intervento di primo soccorso e lotta antincendio".

Qualora dagli stati di allarme o emergenza consegua un incidente o un inconveniente grave si applicano le procedure di seguito indicate:

In caso di incidenti o inconvenienti gravi all'interno del perimetro aeroportuale o comunque nell'area di giurisdizione aeroportuale, che non comportano conseguenze fisiche alle persone, il **CONALS**:

- Informa tempestivamente ANSV (entro 60 minuti) ed i Servizi di Soccorso e Protezione Civile, provvede alla compilazione del modello ECCAIRS 2 e attiva il "Presidio di intervento di primo soccorso e lotta antincendio";
- Dà tempestiva comunicazione alla Direzione Territoriale che attiva le procedure previste dagli art. 828 e 829 Codice della Navigazione.
- informa immediatamente, oltre i soggetti indicati nel punto precedente, le Autorità di Polizia, i Carabinieri e le strutture di Soccorso e Protezione Civile del territorio che operano, secondo proprie procedure e protocolli.

I singoli operatori/organizzazioni, ognuno per proprio conto, provvederanno alla compilazione del modello ECCAIRS 2 per quanto di competenza.

Gli altri soggetti (piloti privati, segnalazioni personali) sono tenuti ad effettuare tali segnalazioni entro 72 ore dal verificarsi dell'evento.

Qualora dagli stati di Allarme e/o di Emergenza non sia scaturita nessuna conseguenza, si dichiara la fine del relativo stato e si procede con il ripristino dell'operatività aeroportuale.

6.3.3 Chiusura dell'emergenze

Il Consorzio CONALS, ottenuta dai VVF la conferma della fine dello stato di incidente e verificata:

- l'agibilità dell'infrastruttura;
- il ripristino del servizio antincendio;
- l'applicazione di eventuali limitazioni operative/de categorizzazioni.

informa la Direzione Territoriale Emilia Romagna.

La Direzione Territoriale Emilia Romagna decide sulla ripresa delle normali operazioni aeroportuali e trasmette il NOTAM di ripresa delle Normali Operazioni (AERODROME RESUMED TO NORMAL OPS).

7. Allegati

- 1. Registro movimenti**
- 2. Procedura Verifica Agibilità**
- 3. Elenco Operatori Aeroportuali**
- 4. Varchi e Cancelli di Emergenza**
- 5. Carta d'Aerodromo**
- 6. Procedura sfalcio erba**
- 7. Procedura controllo fauna selvatica**
- 8. Procedura operativa di contemporaneità locale**
- 9. Lettera di Operazioni tra ENAV S.p.A. – Assofly ed Aero Club
Pullout Ravenna**