



COMUNE DI NAPOLI
Area Ambiente
SERVIZIO IGIENE DELLA CITTA'

R.U.P. Ing. Simona Materazzo
D.E.C. Ing. Michela Vicidomini



Progetto per la costruzione dell'impianto di compostaggio con recupero di biometano da realizzare nell'area di Napoli Est(Ponticelli) - CUP B67H17000290007



PROGETTO DEFINITIVO

R.T.P. PROGETTAZIONE

MANDATARIA:



Studio T.En.
Studio Associato di Ingegneria
di Teneggi e Marastoni
Ing. S.Teneggi



MANDANTI:



Ing. C. Ferone
Ing. G.M. Esposito
Arch. F.S. Visone
Ing. M.L. Ferone

SG STUDIO ASSOCIATO
Ing. G. Spaggiari

STUDIO ALFA S.p.A.
Dott. Ing. E. Davolio



GEOLOG STUDIO
DI GEOLOGIA
Geol. D. Pingitore



Ing. F. Chiatto



TITOLO:

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE (SIA)
ALLEGATO 10 - ASSEVERAZIONE ENAC-ENAV

ELABORATO:

SIA_013

Data	Emissione	Redatto	Verificato	Approvato
Dicembre 2020	Revisione a seguito della Richiesta di Integrazioni nel merito del 13/08/2020	VM	ST	ST
Giugno 2021	Chiarimenti a seguito della CdS del 01.06.2021	VM	ST	ST

SCALA:

-

Asseverazione di esclusione dell'istanza dall'iter valutativo di ENAC e ENAV

per il "Progetto per la costruzione dell'impianto di compostaggio con recupero di biometano da realizzare nell'area di Napoli Est (Ponticelli)" - CUP B67H17000290007

Il sottoscritto *Stefano Teneggi*, nato a Castelnovo Né Monti (RE) il 21/12/1964, C.F. TNGSFN64T21C219U, iscritto all'Ordine degli Ingegneri di Reggio Emilia, n. 959, in qualità di legale rappresentante dell'associazione professionale capogruppo mandataria *Impianto di compostaggio con recupero di biometano da realizzare nell'area di Napoli Est - Ponticelli* presentato a codesta UOD ai fini della procedura di cui all'art. 27bis del Dlgs 152/2006

DICHIARA

- che le verifiche preliminari, condotte tramite l'utility di pre-analisi, non hanno evidenziato un interesse aeronautico (in accordo al par. 2 - Fase Preliminare della Procedura);
- che in relazione all'aspetto sulla sicurezza del volo aereo, non si ritiene che la realizzazione e l'esercizio dell'impianto in progetto possa generare alcun ostacolo al volo aereo rappresentato dalla presenza di volatili superiore a quella attuale nello stato naturale del sito;
- che, in base alle informazioni allegate alla presente, non sussistano i criteri di assoggettabilità all'iter valutativo pertanto si attesta l'esclusione dell'istanza dall'iter valutativo di ENAC e ENAV.

Si allega:

- Report utility pre-analisi
- Verifica preliminare: verifica potenziali ostacoli e pericoli per la navigazione aerea
- Valutazione delle fonti attrattive di fauna selvatica

Reggio Emilia, lì 16/06/2021

Ing. Stefano Teneggi



REPORT

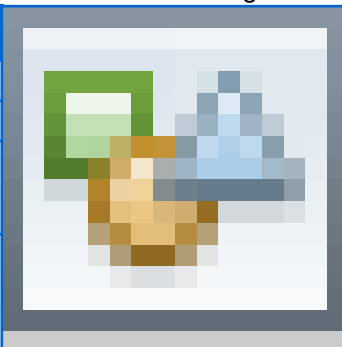
Richiedente

Nome/Società:	Comune di Napoli	Cognome/Rag.Sociale:	Comune di Napoli
C.F./P.IVA:		Città:	
Provincia:		CAP:	
Indirizzo:		N° Civico:	
Mail:		PEC:	
Telefono:		Cellulare:	
Fax :			

Tecnico

Nome:	Lucio	Cognome:	Leoni
Matricola:	B1837	Albo:	Ing RE

Ostacolo: Edificio

Materiale:	CA	
<input checked="" type="checkbox"/> Ostacolo posizionato nel Centro Abitato		
<input type="checkbox"/> Presenza ostacolo con altezza AGL uguale o superiore a 60 m entro raggio 200 m		

Gruppo Geografico

CAMPANIA-NA-Napoli-Ponticelli

Nr	Latitudine wgs84	Longitudine wgs84	Quota terreno	Altezza al Top	Elevazione al Top	Raggio
1	40° 51' 52.49" N	14° 19' 7.28" E	12.5 m	15.0 m	27.5 m	0.0 m
Nessuna interferenza rilevata per gli aeroporti e i sistemi di comunicazione/navigazione/RADAR di ENAV S.p.A.. Per i restanti criteri selettivi fare riferimento al documento "Verifica Preliminare" (www.enac.gov.it)						

VERIFICA PRELIMINARE: VERIFICA POTENZIALI OSTACOLI E PERICOLI PER LA NAVIGAZIONE AEREA

La valutazione di compatibilità ostacoli comprende la verifica delle potenziali interferenze dei nuovi impianti e manufatti con le superfici, come definite dal Regolamento ENAC per la Costruzione ed Esercizio Aeroporti (superfici limitazione ostacoli, superfici a protezione degli indicatori ottici della pendenza dell'avvicinamento, superfici a protezione dei sentieri luminosi per l'avvicinamento) e, in accordo a quanto previsto al punto 1.4 Cap. 4 del citato Regolamento, con le aree poste a protezione dei sistemi di comunicazione, navigazione e radar (BRA - Building Restricted Areas) e con le minime operative delle procedure strumentali di volo (DOC ICAO 8168).

Al fine di limitare il numero delle istanze di valutazione ai soli casi di effettivo interesse, sono stati definiti i criteri, di seguito enunciati, con i quali selezionare i nuovi impianti/manufatti da assoggettare alla preventiva autorizzazione dell'ENAC ai fini della salvaguardia delle operazioni aeree civili.

Inoltre, nei documenti Lista dei dati di progetto e Procedura vengono forniti rispettivamente l'elenco dei dati progettuali richiesti per l'attività di verifica e la procedura da seguire per l'inoltro delle istanze di valutazione.

1. CONDIZIONI PER L'AVVIO DELL'ITER VALUTATIVO

Sono da sottoporre a valutazione di compatibilità per il rilascio dell'autorizzazione dell'ENAC, i nuovi impianti/manufatti e le strutture che risultano:

- a. interferire con specifici settori definiti per gli aeroporti civili con procedure strumentali;

Impianto in esame è prossimo ad un aeroporto civile con procedure strumentali, ma come dettagliato al successivo punto 2, non interferisce con gli specifici settori;

- b. prossimi ad aeroporti civili privi di procedure strumentali;

Non sono presenti nelle vicinanze all'impianto in progetto aeroporti civili privi di procedure strumentali;

- c. prossimi ad avio ed elisuperfici di pubblico interesse;

Non sono presenti nelle vicinanze all'impianto in progetto avio ed elisuperfici di pubblico interesse;

- d. di altezza uguale o superiore ai 100 m dal suolo o 45 m sull'acqua;

L'impianto in progetto ha un'altezza dal suolo massima pari a 15 m dal suolo, ovvero circa 28 m sull'acqua;

- e. interferire con le aree di protezione degli apparati COM/NAV/RADAR (BRA – Building Restricted Areas - ICAO EUR DOC 015);

L'impianto in progetto non interferisce con le aree di protezione degli apparati COM/NAV/RADAR (BRA – Building Restricted Areas - ICAO EUR DOC 015);

- f. costituire, per la loro particolarità opere speciali - potenziali pericoli per la navigazione aerea (es: aerogeneratori, impianti fotovoltaici o edifici/strutture con caratteristiche costruttive potenzialmente riflettenti, impianti a biomassa, etc.)

L'impianto in progetto non rientra nelle categorie dettagliate dal criterio selettivo, ma è comunque ad essi assimilabile; le misure adottate a livello progettuale sia degli aspetti costruttivi che di esercizio dell'impianto escludono che l'impianto in esame possa costituire potenziali pericoli per la navigazione aerea.

Di seguito vengono forniti i criteri di carattere selettivo da applicare a decorrere dal 16 febbraio 2015.

2. ASSOGGETTABILITA' ALL'ITER VALUTATIVO - CRITERI SELETTIVI

a. AEROPORTI CON PROCEDURE STRUMENTALI

Devono essere sottoposti all'iter valutativo i nuovi impianti/manufatti e le strutture in genere che risultano interessare i Settori di seguito descritti.

(1) Settore 1: area rettangolare piana che comprende la pista e si estende longitudinalmente oltre i fine pista e relative zone di arresto (stopway) per una distanza di almeno 60 m o, se presenti, alla fine delle clearways, e simmetricamente rispetto all'asse pista per i 150 m (ampiezza complessiva 300 m).

Necessitano di valutazione e del rilascio dell'autorizzazione dell'ENAC tutti i nuovi elementi che, indipendentemente dalla loro altezza, ricadono all'interno del Settore sopra descritto.

(2) Settore 2: piano inclinato, definito per ogni direzione di decollo e atterraggio, che si estende dai bordi del Settore 1 avente le seguenti caratteristiche:

(a) bordo interno di larghezza ed elevazione pari a quelle del Settore 1 dal quale si origina (ovvero, quota del fine pista o, se presente, del bordo esterno della clearway), limiti laterali, aventi origine dalle estremità dei bordi del Settore 1, con una divergenza uniforme per ciascun lato del 15%;

(b) pendenza longitudinale valutata lungo il prolungamento dell'asse pista pari a 1.2% (1:83);

(c) lunghezza di 2.500 m.

Devono essere sottoposti all'iter valutativo i nuovi impianti/manufatti e le strutture che ricadono nei primi 1350 m del Settore 2, indipendentemente dalla loro altezza, anche se al disotto del piano inclinato 1.2%. Dopo detta distanza dovrà essere sottoposto all'iter valutativo solo ciò che risulta penetrare il piano inclinato 1,2%.

(3) Settore 3: piani inclinati che si estendono all'esterno dei Settori 1 e 2 aventi le seguenti caratteristiche:

(a) bordo interno di larghezza ed elevazione pari a quelle del Settore 1 dal quale si origina (NB.: l'elevazione del bordo interno segue l'andamento altimetrico del profilo dell'asse pista);

(b) limiti laterali costituiti dai bordi del Settore 2;

(c) pendenza longitudinale pari a 1.2% (1:83);

(d) lunghezza di 2.500 m dal bordo del Settore 1.

Devono essere sottoposti all'iter valutativo i nuovi impianti/manufatti e le strutture che ricadono nei primi 200 m del Settore 3, indipendentemente dalla loro altezza, anche se al disotto del piano inclinato 1.2%. Dopo detta distanza dovrà essere sottoposto all'iter valutativo solo ciò che risulta penetrare il piano inclinato 1,2%.

(4) Settore 4: superficie orizzontale posta ad una altezza di 30 m sulla quota della soglia pista più bassa (THR) dell'aeroporto di riferimento, di forma circolare con raggio di 15 km centrato sull'ARP (Aerodrome Reference Point – dato rilevabile dall'AIP-Italia) che si estende all'esterno dei Settori 2 e 3.

Devono essere sottoposti all'iter valutativo i nuovi impianti/manufatti e le strutture che penetrano la superficie sopra descritta.

(5) Settore 5: area circolare con centro nell' ARP (Airport Reference Point – dato rilevabile dall'AIP-Italia) che si estende all'esterno del Settore 4 fino ad una distanza di 45 km.

Nell'ambito di detto settore devono essere sottoposti all'iter valutativo i nuovi impianti/manufatti e le strutture con altezza dal suolo (AGL) uguale o superiore a:

(e) 45 m; oppure:

(f) 60 m se situati entro centri abitati, quando nelle vicinanze (raggio di 200 m) sono già presenti ostacoli inamovibili di altezza uguale o superiore a 60 m.

(NB.: Si definisce centro abitato secondo il nuovo Codice della strada (D.Lgs. 30 aprile 1992, n. 285), all'Art. 3 come «insieme di edifici, delimitato lungo le vie di accesso dagli appositi segnali di inizio e fine. Per insieme di edifici si intende un raggruppamento continuo, ancorché intervallato da strade, piazze, giardini o simili, costituito da non meno di venticinque fabbricati e da aree di uso pubblico con accessi veicolari o pedonali sulla strada» (6) Settore 5 A: area quotata, definita per specifici aeroporti e contenuta nel Settore 5, delimitata da quattro vertici identificati da coordinate geografiche WGS 84. Nell'ambito di detto settore devono essere sottoposti all'iter valutativo i nuovi impianti/manufatti aventi un'altitudine al top (altezza fuori terra della struttura più la quota sul livello medio del mare del terreno alla base) uguale o superiore a quella del Settore 5 A considerato. Per gli impianti/manufatti situati al disotto di detto Settore valgono i parametri selettivi definiti per il Settore 5.

Le verifiche preliminari, condotte tramite l'utility di pre-analisi, non hanno evidenziato interferenza dell'impianto con detti settori (si veda Report allegato alla presente);

b. AEROPORTI PRIVI DI PROCEDURE STRUMENTALI

CRITERIO NON APPLICABILE in quanto non sono presenti nelle vicinanze all'impianto in progetto aeroporti civili privi di procedure strumentali.

c. AVIO ED ELISUPERFICI DI PUBBLICO INTERESSE

CRITERIO NON APPLICABILE in quanto non sono presenti nelle vicinanze all'impianto in progetto avio ed elisuperfici di pubblico interesse.

d. NUOVI IMPIANTI, MANUFATTI E STRUTTURE DI ALTEZZA (AGL) UGUALE O SUPERIORE A 100 M DAL SUOLO O 45 M SULL'ACQUA.

CRITERIO NON APPLICABILE in quanto l'impianto in progetto ha un'altezza dal suolo massima pari a 15 m dal suolo, ovvero circa 28 m sull'acqua.

e. AREE DI PROTEZIONE DEGLI APPARATI AERONAUTICI DI COMUNICAZIONE/NAVIGAZIONE/RADAR (CNR).

CRITERIO NON APPLICABILE in quanto l'impianto in progetto non interferisce con le aree di protezione degli apparati COM/NAV/RADAR (BRA – Building Restricted Areas - ICAO EUR DOC 015)

f. OPERE SPECIALI - PERICOLI PER LA NAVIGAZIONE AEREA (aerogeneratori impianti fotovoltaici, impianti a biomassa, etc.)

CRITERIO APPLICABILE in quanto sebbene l'impianto in progetto non rientra nelle tipologie di seguito elencate, è comunque assimilabile per macroprocessi (trasporti, stoccaggi dei prodotti iniziali e terminali, trattamento di frazione biodegradabile dei prodotti, rifiuti e residui di origine biologica provenienti organismi viventi e destinati a fini energetici), agli impianti di cui al punto (3).

- | | |
|--|---------------|
| (1) AEROGENERATORI | NO |
| (2) IMPIANTI FOTOVOLTAICI - EDIFICI/STRUTTURE CON CARATTERISTICHE COSTRUTTIVE POTENZIALMENTE RIFLETTENTI | NO |
| (3) IMPIANTI PER LA PRODUZIONE DI ENERGIA DA BIOMASSE | NO, ma |

Assimilabile

(4) OPERE SPECIALI - PERICOLI PER LA NAVIGAZIONE AEREA (Tutte le nuove attività non citate in questo capitolo che si configurano come pericoli per la navigazione aerea (par. 12 - cap 4 del Regolamento per la Costruzione e l'Esercizio degli Aeroporti¹) e che ricadono entro i 15 Km dall'ARP

¹ Le zone da sottoporre a limitazione sono quelle interessate dalle superfici di avvicinamento, di decollo ed orizzontale interna ed esterna, con le dimensioni conformi a quanto riportato nelle tabelle 4.1 e 4.2 del presente Capitolo. Nelle zone individuate come sopra descritto, sono oggetto di limitazioni le seguenti attività o costruzioni: - discariche e corpi d'acqua aperta o altre aree umide che possono attrarre volatili ed altra fauna selvatica; - attività industriali che prevedono fasi lavorative in grado di attrarre volatili ed altra fauna selvatica (industria manifatturiera, impianti di lavorazione carne/pesce/vegetali, ecc.); - 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.); - attività antropiche che prevedono l'immissione di fauna libera nell'ambiente (Ambiti Territoriali di Caccia, riserve di caccia e pesca, aree di

dell'aeroporto più prossimo, devono essere assoggettati dell'iter valutativo di ENAC anche quando non sussistano le condizioni, già descritte nei paragrafi precedenti, per l'avvio di detto iter.

NO

Sebbene l'impianto in progetto non rientri nelle categorie dettagliate dai criteri selettivi di cui sopra, è comunque **assimilabile** per macroprocessi (trasporti, stoccaggi dei prodotti iniziali e terminali, trattamento di frazione biodegradabile dei prodotti, rifiuti e residui di origine biologica provenienti organismi viventi e destinati a fini energetici), **agli impianti di cui al punto f comma (3)**.

Si allega pertanto alla presente la **valutazione delle fonti attrattive di fauna selvatica**.

3. IMPIANTI E MANUFATTI SOGGETTI A RILASCIO DI PARERE/NULLA OSTA DA PARTE DELL'AMMINISTRAZIONE DIFESA

L'art. 710 del Codice della Navigazione **attribuisce all'Aeronautica Militare** la competenza, tra le altre, per il rilascio dell'autorizzazione per la costruzione di nuovi impianti, manufatti e strutture in genere che si trovano in prossimità di **aeroporti militari**.

Sia per il caso citato, che per l'attività relativa al volo a bassa quota dei velivoli militari, le informazioni in merito alle procedure di inoltro delle istanze per il rilascio dei pareri/autorizzazioni da parte dell'Aeronautica Militare ed all'eventuale coinvolgimento di altri enti militari, devono essere richieste al Comando 1° Regione Aerea (Milano) ed al Comando Scuole 3° Regione Aerea dell'Aeronautica Militare (Bari).

L'impianto in progetto non è collocato trovano in prossimità di aeroporti militari.

ripopolamento faunistico, campi di gara per colombofili, aree di addestramento cani da caccia, ecc.); - manufatti con finiture esterne riflettenti ed impianti fotovoltaici; - luci fuorvianti ed emanazioni laser; - ciminiere con emissione di fumi; - attività che prevedono l'emissione di onde elettromagnetiche, per le possibili interferenze con gli apparati di navigazione; Edizione 2 – Emendamento 8 del 21.12.2011 Capitolo 4 - 30 - manufatti che per la posizione e dimensione possono interferire con la propagazione delle onde elettromagnetiche degli apparati di navigazione; - impianti eolici. Sono inoltre sottoposti a limitazioni quei siti, anche al di fuori delle zone sopra indicate, in cui sono installati apparati di assistenza alla navigazione aerea, per gli aspetti relativi alla protezione del segnale radioelettrico degli apparati stessi. Le limitazioni di cui al presente paragrafo sono indicate nelle mappe di cui al paragrafo 1.5. del presente capitolo, unitamente alla disciplina che regola gli ostacoli alla navigazione aerea.

VALUTAZIONE DELLE FONTI ATTRATTIVE DI FAUNA SELVATICA

1. PREMESSA

L'Art. 707 del Codice della Navigazione ed il capitolo 4 paragrafo 12 del Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti, prevedono 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 ed al governo del territorio, devono adeguare i propri strumenti di pianificazione alle prescrizioni dell'ENAC.

L'Art. 711, inoltre, 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.

Per tale motivo ENAC ha emanato le Linee guida in tema di fonti attrattive di fauna selvatica in zone limitrofe agli aeroporti (ed. n.1 del 4/12/2009) onde fornire, ai diversi soggetti interessati, uno strumento a cui far riferimento nella valutazione delle questioni relative alle fonti attrattive di fauna selvatica in zone limitrofe agli aeroporti.

Stante la particolare potenziale criticità delle attività di smaltimento dei rifiuti, nel suddetto documento non sono stati contemplati gli impianti di interrimento controllato, per i quali è stata invece emanata l'informativa tecnica Valutazione della messa in opera di discarica in prossimità del sedime aeroportuale (ed.1 del 17/12/2008); sulla base delle indicazioni di tale documento,

“<<..omissis..>> la realizzazione e l'esercizio delle attività di smaltimento dei rifiuti, fatte salve le competenze delle autorità preposte, sono pertanto subordinate all'autorizzazione dell'ENAC, che ne accerta il grado di pericolosità ai fini della sicurezza della navigazione aerea <<..omissis..>>”.

2. CARATTERISTICHE IMPIANTO IN PROGETTO

L'impianto di trattamento della frazione organica da raccolta differenziata (di seguito FORSU) in progetto opera il recupero di materia con produzione finale di ammendante compostato, fertilizzante impiegabile in agricoltura tradizionale e biologica ai sensi dell'allegato II del D.Lgs. 75/2010 e s.m.i. Il presente progetto prevede la realizzazione di un impianto di trattamento della frazione organica derivata dalla raccolta differenziata tramite digestione anaerobica, dimensionato per i seguenti dati di input:

- 30.000 t/a di FORSU;
- 5.000 t/a di rifiuto lignocellulosico.

L'attrattività dell'avifauna è in estrema sintesi riconducibile alla presenza di rifiuti ed in particolar modo alle emissioni odorigene ad essi riconducibili.

L'impianto in progetto adotta misure allo scopo di minimizzare dette emissioni odorigene, sia a livello strutturale, legate alla configurazione dell'impianto stesso (stoccaggio gestione e trattamento dei rifiuti al interno di edifici chiusi e dotati di sistemi di aspirazione e trattamento delle arie esauste) sia a livello gestionale (programmazione dei conferimenti all'impianto in modo da ottimizzarne i tempi di ingresso).

Detti aspetti sono approfonditi in specifici elaborati cui si rimanda per una più ampia trattazione, come elencato nel seguito:

- **SIA_008: Allegato 5 allo Studio di Impatto Ambientale (SIA) - Valutazione ricaduta inquinanti in atmosfera**, in particolare alle pgg.27 e seguenti si valuta l'emissione odorigena nel suo complesso, considerando l'effetto cumulativo con l'impianto di depurazione già presente nell'area;
- **SIA_006: Allegato 3 allo Studio di Impatto Ambientale (SIA) - Stima del traffico indotto**, in particolare alle pgg.22 ÷ 37 si tratta dei flussi veicolari in fase di esercizio, con programmazione dei conferimenti all'impianto in modo da ottimizzarne i tempi di ingresso ed evitarne lo stazionamento sui piazzali.

Preme inoltre chiarire alcuni aspetti correttamente rilevati dall'Ente competente:

1. *Il trasporto, lo scarico, stoccaggio e conservazione dei rifiuti ammessi al ciclo di produzione avviene con mezzi ed in strutture confinate; a ciò fa tuttavia eccezione, per quanto possibile valutare, il locale adibito allo stoccaggio dell'ammendante che risulterebbe aperto su tre lati.*

I progettisti accolgono favorevolmente la proposta di prevedere anche per queste strutture delle idonee chiusure laterali anche di tipo mobile (pannelli/teli in plexiglass scorrevoli) al fine di evitare che tanto il compost quanto i rifiuti lignocellulosici o i rifiuti contenenti sostanza organiche (potenziale fonte di attrazione per l'avifauna) rimangano a disposizione anche per poche ore per i volatili; inoltre si prescrive che i materiali stoccati vengano sempre coperti da pellicole protettive durante le fasi di fermo dell'attività.

2. *provvedere ad implementare una procedura di monitoraggio, controllo e sorveglianza delle aree con controllo dell'avifauna potenzialmente presente nella zona.*

I progettisti accolgono favorevolmente la proposta di implementare il piano di Monitoraggio dell'impianto relativamente agli aspetti di controllo dell'avifauna. Gli uccelli, in grado di percorrere lunghe distanze in tempi relativamente brevi sono fra gli animali maggiormente rappresentativi di questo fenomeno. A seconda della specie avicola interessata possono inoltre formarsi anche grossi

storni che dalle aree “posatoio” migrano verso i punti di alimentazione (impianti). Tali spostamenti possono risultare potenzialmente rischiosi se nelle vicinanze è presente un aeroporto (bird strike). Si prevede un monitoraggio scadenziato della presenza di avifauna nel comparto produttivo da parte della Gestione, sia nelle aree verdi ivi comprese l’ispezione delle coperture dei fabbricati, atta a verificare l’assenza di dormitori importanti di storni, cornacchie o colombacci, che nel caso saranno allontanati attraverso tecniche di disturbo acustico (distress call). L’attività di monitoraggio prevederà altresì censimenti standardizzati della popolazione ornitica presente tramite ditta specializzata.

Periodicamente presso le strutture e coperture dei fabbricati verranno effettuate campagne di osservazione dell’avifauna locale ed eventualmente indotta, in orari differenziati al fine di garantire la rappresentatività delle indagini condotte.

Per ogni sessione di monitoraggio sarà effettuata un’osservazione da punto fisso all’interno dell’impianto e un’osservazione dall’esterno per l’esame delle aree limitrofe. Per ogni avvistamento sarà registrato:

- l’ora e il minuto di avvistamento;
- la specie;
- il numero di individui;
- l’ambiente;
- la posizione degli uccelli (catturata salvando il Waypoint sul GPS se l’animale è prossimo al TABLET utilizzato per il monitoraggio, o dall’ ortofoto georeferenziata visualizzata sul monitor con registrazione touch-screen).

Parametro	Metodo rilevamento	Frequenza controllo	Modalità di registrazione
Ispezione copertura e zone verdi	Effettuato dal personale impianto	Mensile	Informatizzata e/o cartacea
Censimento avifauna	Effettuato dal personale specializzato	Stagionale (4 volte all’anno)	

3. *La maggior parte delle coperture dei capannoni presentano aperture di tipo “shed” mentre taluni comparti e/o edifici (ad esempio palazzina uffici, comparti di bioossidazione accelerata, digestore etc.) presentano una copertura di tipo piano che potrebbe dunque costituire luogo ideale di nidificazione;*

I progettisti accolgono favorevolmente la proposta, a mitigazione di tale possibile pericolo, di prevedere presso tali coperture piane idonei sistemi antivolatile (ex dissuasori a cavi o similari) e di implementare una procedura di monitoraggio/ispezione di tutte quante le coperture evitando che queste possano configurarsi quale habitat ideale per l’avifauna, come già anticipato al capoverso precedente (n.2).

4. Per quanto concerne la sistemazione delle aree a verde nell'intorno del complesso (...)

I progettisti avranno cura della scelta della tipologia e gestione del manto erboso più adeguato (LGP - Long Grass Policy o PGP -Poor grass policy) in relazione tanto alle condizioni climatiche quanto alla pericolosità delle specie faunistiche presenti sul territorio. L'RTP di progettazione già si avvale di tecnico agronomo residente nel medesimo Comune di Napoli, pertanto ben informato sulle caratteristiche specifico-locali dell'area di intervento.

A livello gestionale, si conferma che saranno previste potature e cura regolare di alberi e cespugli, creando strutture rade e a portamento verticale, in maniera tale da ridurre i posatoi orizzontali; saranno altresì evitati alberi o cespugli che producano frutti.

5. 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.

I progettisti accolgono dette misure gestionali che saranno definite in modo prescrittivo al gestore dell'impianto.

Preme inoltre evidenziare che la scelta stessa di optare per una tecnologia di trattamento rifiuti che integra il compostaggio con una digestione anaerobica, minimizza gli impatti odorigeni di processo, ancor più se confrontati con un tradizionale impianto a biomasse. La tecnologia adottata dall'impianto in esame prevede infatti che parte della degradazione del rifiuto venga "sottratta" dai processi aerobici ed affidata ad una digestione aerobica, realizzata all'interno di un digestore a tenuta che colletta tutti i gas prodotti alla valorizzazione in biometano, e produce un digestato che sarà addotto alla successiva fase di compostaggio con un evidente minor carico organico e quindi un minor potenziale odorigeno.

In ultima analisi preme inoltre evidenziare che **il servizio stesso fornito dall'impianto concorre all'obiettivo di ottimizzare la gestione dei rifiuti a livello del contesto urbano locale, con conseguente minimizzazione del richiamo di fauna e parassitari.**

Verranno inoltre osservate tutte le prescrizioni necessarie atte a evitare qualsiasi tipo di interferenza con la fauna esistente.

3. CONCLUSIONI

Per quanto sopra, in relazione all'aspetto sulla sicurezza del volo aereo, non si ritiene che la realizzazione e l'esercizio dell'impianto in progetto possa generare alcun ostacolo al volo aereo rappresentato dalla presenza di volatili superiore a quella attuale nello stato naturale del sito.