

CAMERA DEI DEPUTATI N. 4058-A

RELAZIONE DELLA XIII COMMISSIONE PERMANENTE (AGRICOLTURA)

presentata alla Presidenza il 23 settembre 2004

(Relatore: **VASCON**)

SULLA

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

VASCON, GUIDO DUSSIN, FONTANINI, BALLAMAN, CAPARINI, GIBELLI, FRANCESCA MARTINI, POLLEDRI, STUCCHI, AIRAGHI, BENEDETTI VALENTINI, BERTOLINI, GIOVANNI BIANCHI, BRUSCO, CAMINITI, COLASIO, COLLAVINI, GIORGIO CONTE, DELBONO, DELL'ANNA, DI TEODORO, FANFANI, FRAGALÀ, JACINI, LOSURDO, LUCCHESI, MASINI, MASSIDDA, MONTECUOLLO, ONNIS, PALMA, PERLINI, PERROTTA, RAISI, RAMPONI, ROMELE, ROMOLI, ANTONIO RUSSO, SAIA, SAVO, SCHERINI, SEDIOLI, SELVA, SERENA, STRADELLA, TARANTINO, TARDITI, TUCCI, VILLANI MIGLIETTA

Modifiche all'articolo 22 della legge 11 febbraio 1992, n. 157, in materia di inserimento del falco e del falconiere intesi come ausiliari nei servizi aeroportuali per garantire la sicurezza dei voli

Presentata l'11 giugno 2003

ONOREVOLI COLLEGHI! — Per la disciplina nazionale dell'attività di caccia praticata con l'utilizzo del falco occorre fare riferimento alla legge n. 157 del 1992, che reca le norme per la protezione della fauna selvatica omeoterma e per il prelievo venatorio, la quale peraltro contiene disposizioni estremamente generiche, recepite a livello regionale dalla sola regione Veneto. La proposta di legge in esame, pertanto, mira a colmare l'attuale vuoto legislativo esistente in materia.

Tale proposta di legge interviene su due aspetti fondamentali: il primo riguarda il porto d'armi richiesto per l'esercizio della caccia con il falco, di cui si chiede l'eliminazione; il secondo attiene al riconoscimento ed alla valorizzazione ai fini di utilità pubblica dell'attività della falconeria e di coloro che la esercitano, la cui presenza appare necessaria negli scali aeroportuali ai fini della prevenzione degli incidenti aerei causati da piccoli volatili. A quest'ultimo riguardo, si propone pertanto di assicurare la presenza di un servizio permanente di falconeria negli scali aeroportuali, da affidare a soggetti autorizzati all'esercizio della caccia con il falco.

La proposta di legge interviene perciò a modifica della legge n. 157 del 1992: le modifiche proposte riguardano esclusivamente l'articolo 22, che disciplina le modalità per il conseguimento della licenza di porto di fucile per uso di caccia, indispensabile per l'esercizio della stessa nella sue diverse modalità e con gli strumenti dalla legge consentiti, fra i quali è incluso l'uso del falco.

Con l'articolo unico della proposta di legge in esame sono disposti i seguenti interventi: modifica del comma 11, alla quale consegue l'inapplicabilità delle norme sulla licenza di porto di fucile alla

caccia esercitata con l'uso del falco; aggiunta di un comma 11-bis, che assegna alle regioni e province autonome il compito di disciplinare le modalità di autorizzazione e di esercizio di tale forma di caccia; aggiunta di un comma 11-ter, con il quale è richiesta l'istituzione presso gli scali aeroportuali di un servizio permanente di falconeria, allo scopo di prevenire gli incidenti causati da impatto degli aeromobili con piccoli volatili.

Le attuali disposizioni nazionali di disciplina dell'attività di caccia praticata con l'utilizzo del falco sono estremamente generiche, essendo demandata alla legislazione regionale la regolazione di tale attività. La legge n. 157 del 1992, che si configura come legge quadro sulla caccia, si limita a dichiarare, all'articolo 12, comma 2, che costituisce esercizio venatorio ogni atto di abbattimento o cattura di fauna selvatica con i mezzi di cui al successivo articolo 13, il quale, al comma 2, include fra i mezzi consentiti l'uso del falco. Per l'esercizio di tale attività venatoria interviene poi l'articolo 22, comma 11, che richiede il possesso della licenza di porto di fucile.

In merito alla esigenza di prevedere una particolare tutela delle aree aeroportuali, la legge n. 157 del 1992 affida al Ministro dei trasporti il controllo del livello della popolazione degli uccelli, al fine di assicurare la sicurezza dell'area.

Ancora più concise sono le disposizioni comunitarie. L'articolo 7 della direttiva 79/409/CEE, sulla conservazione degli uccelli selvatici, chiede agli Stati membri di accertarsi che l'attività venatoria che si deve svolgere sulla base della normativa da essi elaborata rispetti una serie di requisiti e condizioni, il cui profilo è tracciato dalla stessa direttiva. Debbono pertanto essere

rispettati i principi di una saggia utilizzazione e di una regolazione ecologicamente equilibrata delle specie di uccelli oggetto di caccia, e particolare attenzione deve essere rivolta al mantenimento di un congruo contingente numerico delle diverse specie soprattutto di quelle migratrici; l'avifauna inoltre non deve essere oggetto di caccia durante il periodo della nidificazione né durante le fasi di riproduzione e della dipendenza, ed il divieto, nel caso di specie migratrici, si deve estendere alla fase di ritorno al luogo di nidificazione.

Il richiamato articolo 7, al comma 2, si limita a dichiarare che l'attività venatoria per la quale valgono gli enunciati limiti generali può eventualmente comprendere la caccia col falco.

Altrettanto essenziali sono le disposizioni di salvaguardia del volo aereo, di cui all'articolo 9, comma 1, che consentono di derogare nell'interesse della sicurezza aerea agli articoli 5-8 della stessa direttiva. Tali articoli definiscono il regime di protezione dell'avifauna; i divieti di vendita, trasporto e detenzione; quali siano le specie possibile oggetto di caccia, sempre che ciò non comporti un rischio di estinzione della specie.

Più articolato è l'intervento regionale, dal momento che tredici regioni, alle quali va aggiunta la provincia di Trento, hanno legiferato in materia.

L'utilizzo di un servizio di allontanamento dei volatili dalle aree aeroportuali, con l'impiego di falchi a ciò addestrati, è una tecnica che già taluni aeroporti italiani — ma non solo italiani — hanno potuto verificare. Primo fra questi è stato in ordine di tempo l'aeroporto triestino « Ronchi dei Legionari », che ha attivato un tale servizio già nel 1988 e, per un primo biennio, su base sperimentale.

La scelta di imboccare tale direzione è stata dettata dal mancato conseguimento di risultati apprezzabili attraverso l'utilizzo di altre mezzi di dissuasione. L'aeroporto, ubicato ad una distanza di sette chilometri dal mare, ha dovuto quasi esclusivamente affrontare la problematica presenza dei gabbiani, essendo le altre specie presenti solo occasionalmente.

Poiché l'ente gestore ha richiesto che il servizio venisse assicurato per tutti i giorni dell'anno, dall'alba al tramonto, si è resa necessaria la presenza di più falconieri, che lavorano in turnazione e che utilizzano otto falchi nel periodo aprile-agosto e quattordici falchi nel periodo settembre-marzo, per un costo dichiarato che nel periodo giugno 2002-maggio 2003 è stato pari ad euro 91.268.

Pur in assenza di statistiche sul numero degli impatti verificatisi in aeroporto nel periodo precedente all'avvio della collaborazione con i falconieri, è stato registrato una concorde giudizio positivo in merito alla validità ed efficacia del sistema da parte dei diversi enti aeroportuali, compagnie aeree comprese, che ritengono sensibilmente diminuiti i casi di *bird strike*.

Un siffatto sistema è stato peraltro recentemente adottato anche dalla società di gestione del sistema aeroportuale pugliese, che ha attivato il servizio sugli aeroporti di Bari, Brindisi e Foggia, che hanno chiesto la presenza di un falconiere per sei giorni alla settimana, per otto ore al giorno. Riveste particolare interesse la collaborazione avviata dall'ente pugliese con il dipartimento di zoologia dell'università di Bari per uno studio volto alla identificazione delle specie presenti e delle caratteristiche che tale presenza assume.

Le decisioni di instaurare un servizio di allontanamento di volatili negli aeroporti della regione Puglia è stata anche condizionata dalla diffusione da parte dell'ENAC di una direttiva sulle procedure da adottare per la prevenzione di siffatti rischi.

In tale contesto, l'ENAC ha la possibilità di emanare proprie circolari che integrano il quadro regolamentare del settore dell'aviazione civile, allo scopo, soprattutto, di migliorare la comprensione delle regole da parte dei diversi soggetti interessati. Gli ambiti che possono essere oggetto delle circolari ENAC sono diversi, ma le circolari contraddistinte dalla sigla APT sono quelle essenzialmente relative a materie tecniche degli aeroporti o comunque afferenti la sicurezza e l'operatività

aeroportuale, incluse le organizzazioni che operano nel settore.

La circolare APT-01 (del 29 maggio 1999) ha diffuso le direttive sulle procedure da adottare sugli aeroporti per la prevenzione dei rischi di impatto con volatili, procedure che sono state elaborate dalla commissione *Bird Strike Committee Italy*, per consentire agli enti gestori di aeroporti di assolvere l'obbligo, loro imposto dalla convenzione tipo di affidamento della gestione stessa, di provvedere « a porre in essere ogni dovuta azione » per prevenire i detti rischi.

La circolare prevede che, al verificarsi di impatti con volatili aventi determinate caratteristiche quanto a modalità o frequenza, il gestore aeroportuale avvii una ricerca di tipo naturalistico ambientale sulla base della quale l'ENAC, entro 30 giorni dalla sua presentazione, deve adottare un piano di gestione e controllo della popolazione ornittica. Il piano deve, tra gli altri, prevedere mezzi di disturbo e allontanamento incruenti dei volatili, anche con l'uso di falchi addestrati (e cani da pastore).

Secondo le citate direttive, « elemento comune di ogni piano deve essere la costituzione di un servizio di controllo e allontanamento volatili », ovvero una *Bird Control Unit* (BCU), che eserciti in modo continuo un'attività di pattugliamento, vigilanza e disturbo dell'avifauna.

Metodi alternativi per allontanare l'avifauna sono allo studio dei diversi Stati, non solo europei, che conducono indagini sull'utilizzo di metodi definiti ecologici, che si pongono pertanto in correlazione con le diverse capacità sensoriali dell'avifauna, siano esse di gusto o olfattive, di udito, o di acutezza visiva.

In Francia la lotta contro i rischi aerei è stata disciplinata dal 1989 e tutti gli scali d'interesse nazionale hanno in corso studi per la conduzione di una lotta ecologica. Detti aeroporti sono anche dotati di un servizio per la prevenzione dei rischi, incaricato di porre in atto i diversi metodi di dissuasione. La lotta ecologica include il prosciugamento di pozze o la loro copertura con reti; la sostituzione delle coltiva-

zioni che fungono da attrazione per la specie presente; la regolamentazione dell'apertura di discariche pubbliche; l'utilizzo di metodiche volte a spaventare gli uccelli. Fra queste ultime, quelle tradizionali — ovvero il segnale di pericolo che utilizza la specie, la deflagrazione di spari di fucile, l'abbattimento selettivo autorizzato dal Ministero dell'ambiente — si sono rivelate non solo le più economiche ma anche le più semplici da mettere in atto.

Anche in Canada, come sul territorio statunitense, grande attenzione è riservata sia alla bonifica delle aree aeroportuali dalla presenza delle diverse specie di volatili, con la messa a punto di mezzi di dissuasione sia passiva (rendendo inospitale il territorio) che attiva (allontanando l'avifauna), che ad una accurata raccolta dei dati sul numero di impatti e sulle circostanze dell'avvenuto impatto.

La necessità di fare ricorso a qualunque mezzo si dimostri di una qualche efficacia nel prevenire il rischio di *bird strike*, costosissimo per i danni causati alla flotta aerea ed ugualmente costoso in termini di sicurezza umana, ha indotto l'aeroporto « John Fitzgerald Kennedy » di New York, che ha specifici problemi connessi con la presenza di gabbiani e con il passaggio di specie migratrici, ad adottare nel corso del biennio 1996-1998 un programma sperimentale di utilizzo di un servizio di falconeria.

Nel corso dell'esame presso la Commissione le modifiche apportate derivano dall'esigenza di dare seguito al parere favorevole con condizione espresso dalla IX Commissione trasporti: si è perciò modificata al fine di stabilire che il servizio di falconeria sia assicurato negli scali aeroportuali tecnicamente idonei e che l'attivazione di tale servizio sia subordinata ad una autorizzazione rilasciata dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

Per il resto, il testo della proposta di legge è rimasto inalterato, anche considerato i pareri favorevoli espressi, sia sul testo originario, sia su quello modificato, dalla I Commissione affari costituzionali.

Luigino VASCON, *Relatore*

PARERI DELLA I COMMISSIONE PERMANENTE

(AFFARI COSTITUZIONALI, DELLA PRESIDENZA DEL CONSIGLIO E INTERNI)

Il Comitato permanente per i pareri della I Commissione,

esaminata la proposta di legge C. 4058, concernente l'esercizio della caccia con il falco;

rilevato che le disposizioni recate dalla proposta di legge appaiono riconducibili alla materia « armi, munizioni ed esplosivi » che la lettera *d*) del secondo comma dell'articolo 117 della Costituzione riserva alla potestà legislativa esclusiva dello Stato, nonché alla materia « porti e aeroporti civili » che, ai sensi del terzo comma dell'articolo 117 della Costituzione, attribuita alla legislazione concorrente tra Stato e regioni,

ritenuto che non sussistano motivi di rilievo sugli aspetti di legittimità costituzionale,

esprime

PARERE FAVOREVOLE

(Parere espresso il 3 febbraio 2004)

Il Comitato permanente per i pareri della I Commissione,

esaminato il nuovo testo della proposta di legge C. 4058, concernente l'esercizio della caccia con il falco,

richiamato il parere espresso in data 3 febbraio 2004,

rilevato che la Commissione di merito ha introdotto una disposizione volta a prevedere che l'autorizzazione all'attivazione del servizio di falconeria sia rilasciata dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, attribuendo in tal modo una competenza amministrativa allo Stato in una materia per la quale la competenza legislativa è riconducibile al terzo comma dell'articolo 117 della Costituzione,

esprime

PARERE FAVOREVOLE

con le seguente osservazione:

a) al fine di garantire il rispetto del principio di leale collaborazione tra lo Stato e le regioni, valuti la Commissione l'opportunità di prevedere forme di coinvolgimento della regione interessata nel-

l'ambito del procedimento volto a verificare l'idoneità tecnica dello scalo aeroportuale ai fini del rilascio dell'autorizzazione all'attivazione del servizio di falconeria.

(Parere espresso il 24 febbraio 2004)

PARERI DELLA IX COMMISSIONE PERMANENTE

(TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI)

La IX Commissione,

esaminata la proposta di legge recante « Modifiche all'articolo 22 della legge 11 febbraio 1992, n. 157, in materia di inserimento del falco e del falconiere intesi come ausiliari nei servizi aeroportuali per garantire la sicurezza dei voli » (C. 4058);

tenuto conto che la proposta di legge prevede che, presso gli scali aeroportuali, sia costituito un servizio permanente di falconeria con il compito di prevenire gli incidenti aerei, affidando tale servizio a soggetti autorizzati all'esercizio della caccia con il falco sulla base di quanto previsto dalle leggi regionali;

richiamato il contenuto della circolare APT-01 del 29 maggio 1999, con la quale si prevede, in particolare, che al verificarsi di impatti con i volatili l'ENAC, sulla base della ricerca effettuata dal gestore aeroportuale, adotti un piano di gestione della popolazione ornitica che prevede la costituzione di un servizio di controllo ed allontanamento volatili, ovvero una *Bird Control Unit* (BCU), che eserciti in modo continuo un'attività di pattugliamento, vigilanza e disturbo dell'avifauna;

rilevato pertanto che la proposta di legge in esame va nella direzione seguita dalla normativa vigente prevedendo misure volte a rafforzare la sicurezza nel settore del trasporto aereo;

sottolineato peraltro che è all'esame della IX Commissione Trasporti la proposta di legge C. 4033 che affronta tale specifica questione, introducendo forme di comunicazione e di monitoraggio e prevedendo un potenziamento del sistema di prevenzione degli impatti di aeromobili con volatili;

ricordato che tale proposta di legge è abbinata alle altre proposte di legge volte a definire una più complessiva riforma della normativa sul trasporto aereo (C. 1431 e abb.) e che tale tema potrebbe essere pertanto più opportunamente definito nell'ambito di un'organica riforma della normativa del settore;

delibera di esprimere:

PARERE FAVOREVOLE

con la seguente condizione:

appare necessario prevedere l'istituzione di un servizio di falconeria non presso ogni scalo aeroportuale bensì negli scali che abbiano determinate caratteristiche di idoneità a tale servizio quali, in particolare, quelli di piccole dimensioni e quelli in cui la frequenza di atterraggi e decolli non sia inferiore ai 3-10 minuti, come evidenziato anche nei documenti elaborati dalla *Bird Strike Committee Italy*.

(Parere espresso il 3 febbraio 2004)

La IX Commissione,

esaminato il nuovo testo della proposta di legge recante « Modifiche all'articolo 22 della legge 11 febbraio 1992, n. 157, in materia di inserimento del falco e del falconiere intesi come ausiliari nei servizi aeroportuali per garantire la sicurezza dei voli » (C. 4058);

preso atto favorevolmente delle modifiche apportate dalla Commissione di merito volte a prevedere che la presenza di un servizio permanente di falconeria sia assicurata solo negli scali aeroportuali tecnicamente idonei e che l'attivazione di tale servizio sia comunque subordinata ad una autorizzazione rilasciata dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

ribadito peraltro che tale tema potrebbe essere più opportunamente definito nell'ambito di un'organica riforma della normativa del settore del trasporto aereo;

delibera di esprimere

PARERE FAVOREVOLE

(Parere espresso il 25 febbraio 2004)

TESTO
DELLA PROPOSTA DI LEGGE

—

ART. 1.

1. All'articolo 22 della legge 11 febbraio 1992, n. 157, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 11, le parole: « e del falco » sono soppresse;

b) dopo il comma 11, sono aggiunti i seguenti:

« 11-*bis*. Le modalità di autorizzazione e di esercizio della caccia con il falco sono disciplinate, con proprie leggi, dalle regioni e dalle province autonome di Trento e di Bolzano.

11-*ter*. Ai fini della prevenzione degli incidenti aerei causati da piccoli volatili, negli scali aeroportuali è assicurata la presenza di un servizio permanente di falconeria, da affidare a soggetti autorizzati all'esercizio della caccia con il falco ai sensi delle leggi regionali di cui al comma 11-*bis* ».

TESTO
DELLA COMMISSIONE

—

ART. 1.

1. *Identico*:

a) *identica*;

b) *identica*:

« 11-*bis*. *Identico*.

11-*ter*. Ai fini della prevenzione degli incidenti aerei causati da piccoli volatili, negli scali aeroportuali **tecnicamente idonei** è assicurata la presenza di un servizio permanente di falconeria, da affidare a soggetti autorizzati all'esercizio della caccia con il falco ai sensi delle leggi regionali **e delle province autonome** di cui al comma 11-*bis*. **L'attivazione del servizio è subordinata ad una autorizzazione del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti** ».

