

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

(Pervenute dal 22 dicembre 2018 al 9 gennaio 2019)

INDICE

BRUZZONE: sull'anticipazione della caccia
alla tortora selvatica (4-00383) (risp. CO-
STA, *ministro dell'ambiente e della tutela
del territorio e del mare*) Pag. 275

PAROLI ed altri: sulla partecipazione di Tai-
wan all'Organizzazione internazionale
dell'aviazione civile (ICAO) (4-00407)
(risp. DI STEFANO, *sottosegretario di Sta-
to per gli affari esteri e la cooperazione in-
ternazionale*) 277

BRUZZONE. - *Al Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare.* - Premesso che:

risulta all'interrogante che in data 3 luglio 2018 la Direzione generale per la protezione della natura e del mare del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare abbia inviato agli Uffici caccia delle Regioni e delle Province autonome una comunicazione avente ad oggetto "Attività venatoria su Tortora selvatica (*Streptopelia turtur*)" tesa a richiedere "una rigorosa attuazione delle più idonee misure di gestione per quanto riguarda in particolare l'attività venatoria sulla Tortora selvatica";

l'ISPRA fino a qualche giorno prima dell'emanazione della nota ha fornito alle Regioni molteplici pareri favorevoli alla preapertura della caccia alla tortora selvatica, sia pure con la riduzione a due giornate soltanto;

ISPRA, come specificato nella nota ministeriale, è stato incaricato "di redigere uno specifico piano di gestione della Tortora selvatica, da sviluppare in sintonia con il redigendo piano europeo";

come richiamato nella nota, ISPRA ha certificato "che in Italia la specie è stabile (cioè non in diminuzione) da un punto di vista demografico (dati Progetto Mito2000 - monitoraggio italiano per il Farmland Bird Index) e che l'attività venatoria incide prevalentemente su individui nati in questo Paese (Marx et al. 2016), che l'Italia è interessata solo marginalmente dalla rotta migratoria occidentale dove in base al piano d'azione europeo si osserva il più marcato calo demografico della specie. Inoltre, la fenologia della Tortora indica che le specie non sverna in Italia e la migrazione post - riproduttiva si esaurisce sostanzialmente entro la terza decade di settembre. Ne consegue che il prelievo venatorio si concentra nella prima metà di settembre, periodo per il quale le Regioni possono autorizzare la preapertura delle caccia a determinate condizioni";

la nota prosegue dicendo che "Il quadro sopradescritto ha portato questa Amministrazione a dare parere favorevole al piano d'azione europeo per la Tortora selvatica (*Streptopelia turtur*), specificando che in base alle evidenze scientifiche disponibili ed alle misure di gestione del prelievo venatorio attuate negli anni e da rafforzare in via precauzionale per la prossima stagione venatoria, non appare necessario attuare, al momento, una sospen-

sione del prelievo venatorio in attesa dello sviluppo di un sistema di gestione adattativa del prelievo della specie (AHM) come suggerito dal Piano d'azione",

si chiede di sapere quali siano le motivazioni secondo le quali il Ministro in indirizzo abbia disposto di "evitare l'autorizzazione alla preapertura della caccia della specie", eliminando di fatto due giornate di preapertura alla tortora selvatica, in contrasto con quanto indicato da ISPRA fino al giorno prima e con quanto esplicitato dallo stesso Ministero nella nota inviata alle Regioni.

(4-00383)

(17 luglio 2018)

RISPOSTA. - Per quanto riguarda le problematiche connesse alla gestione e conservazione della tortora, si evidenzia innanzitutto che l'Ispira ha sempre condiviso la necessità di una particolare cautela nel prelievo venatorio della tortora.

In ragione di ciò ed in linea con le indicazioni del piano europeo in corso di approvazione, il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare ha ritenuto opportuno sollecitare le Regioni a non adottare provvedimenti che anticipino le date della stagione venatoria fissate a livello nazionale, pur nei limiti consentiti dall'articolo 18, comma 2, della legge n. 157 del 1992.

Occorre segnalare, peraltro, che molte amministrazioni regionali hanno già provveduto in via autonoma in tal senso.

A ciò si aggiunga che il Ministero dell'ambiente è in attesa di ricevere il Piano di gestione in fase di redazione da parte di Ispra, al fine di valutare gli eventuali provvedimenti da adottare per un corretto equilibrio tra tutela della specie e prelievo venatorio, anche in considerazione dello stato di conservazione della specie medesima a livello nazionale ed europeo.

Alla luce delle considerazioni esposte, si rappresenta comunque che il Ministero continuerà a svolgere la propria attività di monitoraggio senza ridurre in alcun modo il livello di attenzione sulla questione.

Il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare

COSTA

(21 novembre 2018)

PAROLI, MALAN, URSO, GALLONE, TOFFANIN, ALDERISI, FANTETTI, MAFFONI. - *Ai Ministri delle infrastrutture e dei trasporti e degli affari esteri e della cooperazione internazionale.* - Premesso che:

la sicurezza aerea trascende i confini nazionali e, per conseguire un ordinato sviluppo globale dell'aviazione civile e operare verso una maggiore inclusione delle parti interessate, l'Organizzazione internazionale dell'aviazione civile (ICAO) ha frequentemente invitato Paesi non contraenti, organizzazioni non governative e imprese private a partecipare a propri *meeting* di vario livello;

l'amministrazione dell'Aeronautica civile (CAA) di Taiwan è stata invitata a prendere parte alla 38^a Assemblea dell'ICAO nel 2013, e tale apprezzata partecipazione ha rappresentato un importante precedente;

la Taipei FIR (Flight information region) confina con altre quattro FIR, specificatamente Fukuoka, Manila, Hong Kong e Shanghai. Essa è situata oltre la costa orientale della Cina continentale e tra il Giappone e le Filippine. Nel 2017, la Taipei FIR ha fornito servizi agli oltre 1,66 milioni di voli controllati (il 30 per cento dei quali erano voli di transito con un incremento dell'1,4 per cento rispetto al 2016), e a oltre 66 milioni di viaggiatori in ingresso, in uscita o in transito attraverso Taiwan (di cui circa l'83 per cento, quasi 55 milioni, erano passeggeri internazionali e in volo attraverso lo Stretto, e circa il 17 per cento, 11 milioni, erano passeggeri domestici);

alla fine del 2017, 88 linee aeree hanno offerto servizi da e per Taiwan, operando voli passeggeri e commerciali su 296 rotte e collegando 141 città in tutto il mondo. Inoltre, la principale porta della Taipei FIR, l'aeroporto internazionale di Taoyuan a nord della capitale Taipei, ha servito più di 44,8 milioni di passeggeri internazionali o in volo attraverso lo stretto di Taiwan nel 2017. Esso è stato classificato 10° e 6° a livello globale nel 2016, rispettivamente per numero di passeggeri internazionali e per traffico merci, e 5° nell'Asia-Pacifico, sia per numero di passeggeri, che per traffico merci, secondo le statistiche del 2016 del Consiglio internazionale degli aeroporti (ACI);

i due principali vettori di Taiwan, EVA Air e China Airlines, sono stati classificati 30° e 33° per volume di passeggeri nel 2016, secondo le statistiche dell'Associazione internazionale del trasporto aereo (IATA);

la Taipei FIR è una parte inseparabile del *network* globale delle FIR. La CAA di Taiwan, che è responsabile della gestione degli ampi volumi di traffico nella Taipei FIR, dovrebbe avere accesso diretto all'ICAO al

fine di fornire servizi aerei che ne incontrino gli *standard* e garantire un sicuro trasporto di passeggeri e merci. Negare l'accesso diretto della CAA contravviene all'obiettivo statutario dell'ICAO di salvaguardare la sicurezza dell'aviazione globale e di raggiungere l'obiettivo di un cielo senza interruzioni;

in qualità di agenzia specializzata dell'ONU per l'aviazione civile internazionale, l'ICAO dovrebbe permettere alla CAA di Taiwan, l'unico ente che gestisce la FIR di Taipei, di partecipare alle sue sessioni assembleari, ai *meeting* regionali e tecnici, ai seminari, così come ottenere informazioni correlate attraverso i canali appropriati;

Taiwan, situata in una posizione chiave nell'Asia-Pacifico, rappresenta la 22^a economia del Pianeta, 18^a per volume di esportazioni ed ha statistiche del turismo che rivelano, nel 2017, la presenza di 9,69 milioni di passeggeri provenienti dalla regione e oltre 14,44 milioni di passeggeri che, da Taiwan, hanno visitato Paesi o zone della regione. Gli obiettivi raggiunti da Taiwan nello sviluppo del trasporto aereo sono evidenti a tutte le parti interessate, consapevoli di quanto la sicurezza aerea nella Taipei FIR sia strettamente collegata allo sviluppo del trasporto aereo nell'Asia-Pacifico e, pertanto, l'inclusione di Taiwan nell'ICAO sia di primario interesse per l'intera regione e per il mondo intero;

Taiwan è stato il primo Paese dell'Asia-Pacifico a stabilire un sistema CNS/ATM in accordo con le direttive del comitato speciale dell'ICAO sui futuri sistemi di navigazione aerea. Taiwan ha anche studiato attentamente l'*aviation system block upgrades* (ASBU), auspicando lo sviluppo di un piano complessivo di gestione manageriale dei voli, per accrescere la cooperazione regionale e interna. Se Taiwan fosse invitata a partecipare agli incontri dell'ICAO, a vari livelli, potrebbe condividere le proprie esperienze con particolare attenzione alle sfide nell'applicazione di tecnologie e procedure avanzate, migliorando così l'efficacia della gestione dei voli in tutta l'Asia-Pacifico. Taiwan potrebbe anche fornire altre professionalità in aree quali la gestione dei voli e la sicurezza aerea verso altre nazioni, dando vita a una più stretta ed efficace collaborazione nel settore dell'aviazione civile;

per mitigare le minacce del terrorismo, il 1° luglio 2017, l'ICAO ha annunciato nuovi requisiti di sicurezza per il controllo dei bagagli con apparecchiature elettroniche portatili (PED). Se i bagagli hanno al loro interno PED con batterie agli ioni di litio, i PED dovranno essere spenti e adeguatamente protetti prima del controllo. Siccome Taiwan, attualmente, non può, né partecipare ai *meeting* sui requisiti di sicurezza, né ottenere informazioni ad essi collegate in modo tempestivo, ha potuto solamente apprendere questi nuovi requisiti attraverso i *media* poco prima della loro applicazione. A causa dei limiti di tempo, la sola cosa che Taiwan ha potuto fare è stata chiedere alle proprie compagnie aeree di ricordare ai passeggeri di rispettare questi requisiti;

sebbene sia stata a lungo esclusa dall'ICAO, Taiwan ha compiuto tutti gli sforzi possibili per rivedere prontamente le norme e i regolamenti in linea con gli sviluppi internazionali, in modo da rafforzare la sicurezza aerea e i servizi nella Taipei FIR. Con informazioni incomplete e premature, Taiwan deve dedicare notevoli risorse umane e tempo per comprendere e applicare correttamente i nuovi regolamenti. L'esempio menzionato non è infatti un'eccezione;

dalla 39^a Assemblea dell'ICAO, nel settembre 2016, i Paesi di tutto il mondo si sono focalizzati su temi, quali lo schema per la riduzione e la compensazione del carbonio nell'aviazione internazionale, gestione del tracciamento delle rotte globali e del sistema aeronautico senza pilota, e la stesura di un piano globale per la sicurezza aerea. Sono state tenute discussioni, incontri e seminari a vari livelli all'interno della sede centrale e degli uffici regionali dell'ICAO per formulare dettagliati piani di implementazione e proporre soluzioni, ma Taiwan non ha potuto prendere parte a nessuno di questi eventi e, dunque, con ritardo e con modalità inappropriate ha ricevuto le informazioni necessarie per mettere i regolamenti domestici in linea con le norme internazionali;

la richiesta della partecipazione di Taiwan all'ICAO è essenziale per evidenti ragioni tecniche, indispensabili a garantire i più alti *standard* di sicurezza aerea. Solo attraverso la partecipazione diretta all'ICAO, la CAA di Taiwan potrà aggiornarsi sugli ultimi sviluppi riguardanti i temi chiave inerenti all'aviazione civile internazionale, superare le difficoltà derivanti da una mancanza di trasparenza e mantenere adeguati livelli di sicurezza e di qualità dei servizi nella Taipei FIR, contribuendo allo sviluppo dell'aviazione e dell'economia globali;

in data 27 giugno 2017, il Senato della Repubblica, nella seduta n. 805, ha approvato la mozione 1-00705 (Testo 2) che impegnava "il Governo a continuare a considerare attivamente, insieme ai partner della UE, modalità compatibili con la "One China Policy" per consentire la partecipazione come Osservatore di Taiwan nei contesti multilaterali (ICAO, UNFCC, Interpol) in cui la sua presenza corrisponda all'interesse della popolazione taiwanese e della comunità internazionale";

è evidente come la sicurezza aerea sia tra i temi più importanti, prioritari e delicati che riguardano tutti i popoli, a Taiwan e nel mondo intero, temi nei quali le valutazioni strettamente inerenti alle polemiche politiche non dovrebbero interferire con imposizioni discriminatorie come ancora avviene con la perdurante esclusione di Taiwan dall'ICAO, nonostante la sua partecipazione alla 38^a Assemblea del 2013 poi non ripetuta, appunto, per motivi esclusivamente politici,

si chiede di sapere quali passi il Governo abbia compiuto, e intenda compiere, in tutte le sedi competenti, per ottenere che Taiwan, nell'inte-

resse preminente della sicurezza aerea internazionale, e quindi della sicurezza e della vita di milioni di passeggeri, possa partecipare a tutti i livelli delle riunioni, di area regionale e mondiale, dell'ICAO.

(4-00407)

(25 luglio 2018)

RISPOSTA. - Il Segretariato dell'Organizzazione internazionale per l'aviazione civile (ICAO) non è in condizione di procedere autonomamente ad un invito nei confronti di Taiwan alle riunioni di area regionale e mondiale della suddetta organizzazione. La partecipazione di Taiwan alla 38a Assemblea dell'ICAO nel 2013 è stata resa possibile da un meccanismo di intesa con la Repubblica Popolare Cinese. Tale meccanismo poggia sul principio della cosiddetta "One-China Policy" e sulla risoluzione n. 2758 dell'Assemblea generale delle Nazioni Unite.

La situazione tra le due sponde dello stretto ha fatto sì che a partire dal 2016 il meccanismo non sia stato più messo in opera da parte della Repubblica Popolare Cinese. Di fatto, in assenza dell'attivazione del meccanismo d'intesa menzionato, né il Segretariato dell'Organizzazione, né gli Stati membri dispongono di margini per assicurare la partecipazione di Taiwan alle attività istituzionali dell'ICAO.

L'Italia continuerà a considerare attivamente insieme ai *partner* europei il perseguimento di soluzioni pragmatiche e compatibili con la "One-China Policy" che possano consentire la partecipazione taiwanese ai lavori e ai programmi dell'ICAO.

Il Sottosegretario di Stato per gli affari esteri e la cooperazione internazionale

DI STEFANO

(30 novembre 2018)
