

Wildlife Strike

Relazione Annuale 2025

ENAC - *Bird Strike Committee Italy*



ENAC/BSCI - c/o Direzione Centrale Programmazione Economica e
Sviluppo Infrastrutture - Viale Castro Pretorio, 118 - 00185 Roma

Sommario

Introduzione	4
Specie, numeri, luoghi e abitudini della fauna italiana	6
Il Wildlife Strike in Italia	8
Cosa è accaduto nel 2025	9
Panoramica degli aeroporti italiani.....	11
Alghero	11
Ancona	13
Bari	15
Bergamo	17
Bologna	19
Bolzano	21
Brescia.....	23
Brindisi.....	25
Cagliari	27
Catania	29
Comiso	31
Crotone.....	33
Cuneo	35
Firenze.....	37
Foggia.....	39
Forlì.....	41
Genova	43
Lamezia Terme	45
Lampedusa.....	47
Marina di Campo - Elba	49
Milano Linate	51
Milano Malpensa	53
Napoli	55
Olbia	57
Palermo	59
Pantelleria.....	61
Parma	63
Perugia	65
Pescara	67
Pisa.....	69
Reggio Calabria.....	71
Rimini.....	73
Roma Ciampino.....	75
Roma Fiumicino	77
Salerno	79
Taranto.....	81
Torino.....	83
Trapani.....	85
Treviso	87
Trieste.....	89

Venezia	91
Verona	93
La statistica del wildlife strike	95
Specie coinvolte negli impatti (anno 2025)	95
Fasi di volo	101
Quote di volo2	101
Stagionalità degli eventi	102
Orario degli eventi	102
Parti dell'aereo coinvolte negli eventi.....	103
Sistemi di dissuasione utilizzati negli aeroporti italiani (anno 2025).....	103
Operatori aerei coinvolti negli eventi (anno 2025)	104
Confronto con gli anni precedenti	104
Confronto dei dati italiani con quelli di altri Paesi	105
Conclusioni	107
Iniziative future.....	111
Contatti	114



Introduzione

Per *wildlife strike* si intende generalmente l'impatto violento tra un aeromobile e uno o più animali selvatici, prevalentemente uccelli (*bird strike*), con conseguenze più o meno rilevanti, a seconda delle dimensioni e del numero di animali impattati, della fase di volo e della parte dell'aeromobile che viene colpita.

L'energia che si sviluppa nell'impatto è infatti direttamente proporzionale alla massa e al quadrato della velocità, per cui anche l'impatto con un piccione in atterraggio, o l'aspirazione di una lepre nel motore durante la corsa di decollo, producono lo stesso effetto di un proiettile.

Il primo incidente documentato tra un uccello e un aereo risale al 1905, e sin da subito le autorità aeronautiche di tutto il mondo si sono occupate di questo problema con crescente preoccupazione.

Il *wildlife strike* è infatti in costante aumento in tutto il mondo.

Ciò è dovuto principalmente all'aumento progressivo del traffico aereo, ma anche all'incremento numerico di molte popolazioni di animali selvatici nel corso degli ultimi decenni.

Negli Stati Uniti gli impatti tra fauna selvatica e aviazione civile sono passati da 1.850 nel 1990 a 22.372 nel 2024; nello stesso periodo le oche canadesi che vivono in USA sono cresciute da 1,3 a oltre 6 milioni di individui. In Italia il numero di *wildlife strike* è passato 348 nel 2002 a 3.107 nel 2025 e dal 1980 a oggi la popolazione nidificante di gabbiano reale è più che raddoppiata, superando le 60.000 coppie.

Fino ad oggi 1.005 persone sono rimaste uccise nel mondo a causa di *wildlife strike*, e 767 aerei sono andati distrutti tra aviazione civile e militare. La sola aviazione civile degli Stati Uniti spende quasi un miliardo di dollari l'anno per il *wildlife strike*, mentre in Italia si stima, attraverso comparazioni con quanto avviene in USA, un costo di 2,4 milioni di euro/anno nella sola aviazione commerciale, tra riparazioni e ritardi nei voli.



La maggior parte degli impatti tra aeromobili e fauna selvatica si verifica negli aeroporti e nelle loro immediate vicinanze, dove la quota di volo è relativamente bassa; gli uccelli infatti volano generalmente al di sotto dei 500 piedi di quota quando non sono in migrazione attiva.

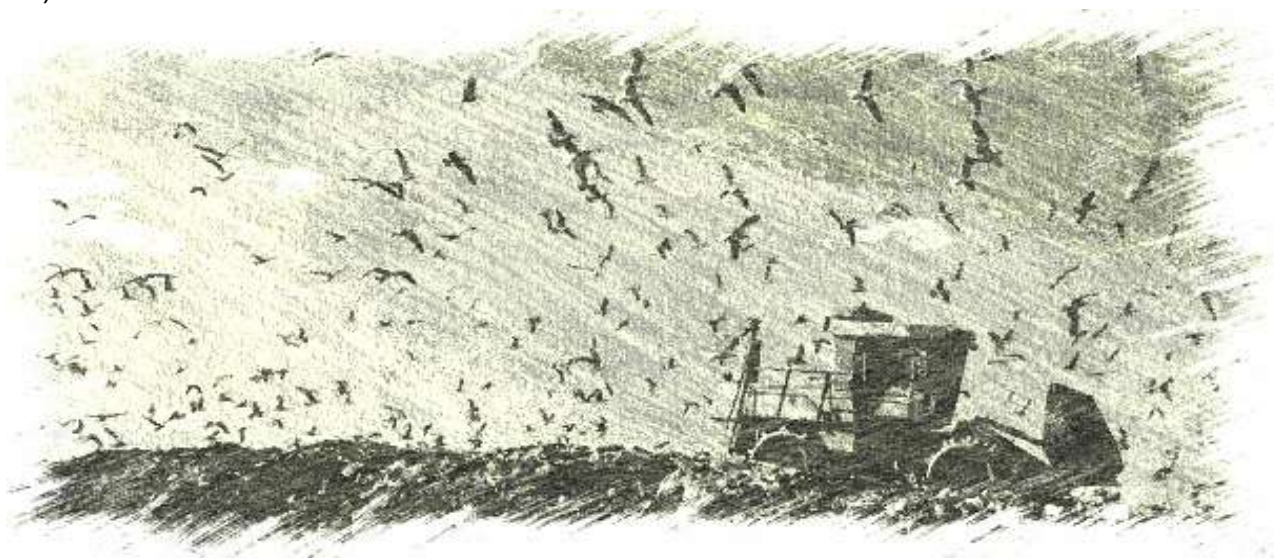
Circa il 70-74% degli impatti riportati per l'aviazione civile nel mondo risulta avvenire all'interno o nelle vicinanze degli aeroporti, soprattutto durante le fasi di decollo e atterraggio. In ogni caso oltre il 90% degli impatti avviene sotto i 3.500 piedi di quota.

Il rischio di collisione è legato al tipo e all'intensità dell'attività della fauna selvatica sia all'interno che nelle aree limitrofe dell'aeroporto. Gli animali attratti da specifiche opere e/o attività che si svolgono intorno all'aeroporto possono infatti spostarsi dentro l'aeroporto o attraversare i corridoi di movimento degli aeromobili incrementando il rischio di impatto.

La presenza di discariche, aree umide e zone dove c'è alta disponibilità di acqua, cibo e siti idonei dove ripararsi, riprodursi, aggregarsi e riposare, dentro e intorno a un aeroporto, costituiscono un'attrattiva formidabile per gli animali selvatici, soprattutto gli uccelli. Questi sono in grado di percorrere lunghe distanze in tempi relativamente brevi: un gabbiano reale può nidificare a distanze ben superiori ai 50 km dalle aree di alimentazione, e percorrere centinaia di chilometri al giorno solo per nutrirsi.

Un'adeguata gestione ecologica anti-fauna del sedime aeroportuale e del territorio circostante è senza dubbio il più efficace sistema di mitigazione del rischio di *wildlife strike*, insieme all'utilizzo di specifici apparati di deterrenza attiva tesi all'allontanamento degli animali.

Per questo negli aeroporti sono in vigore specifici piani di controllo e mitigazione del rischio operati da personale specializzato (*Bird Control Units*), e per lo stesso motivo l'Organizzazione mondiale dell'aviazione civile (ICAO) e le altre organizzazioni e autorità che si occupano di navigazione aerea hanno identificato una distanza di sicurezza dagli aeroporti entro la quale limitare o mitigare alcune attività/opere in grado di attrarre fauna selvatica (13 km).



Specie, numeri, luoghi e abitudini della fauna italiana

In Italia sono state osservate 549 specie diverse di uccelli, 131 di mammiferi terrestri, 136 di rettili e 57 di anfibi: si tratta del Paese europeo con il maggior numero di specie animali.

Una così ricca biodiversità è dovuta a motivi geografici ed ecologici. Il nostro Paese ha infatti origini molto antiche e si stende come un ponte tra Europa e Africa, che viene percorso regolarmente da centinaia di specie migratrici. Inoltre, a differenza della maggior parte degli altri Paesi europei, è anche estremamente ricco di habitat naturali, ospitando fiumi, laghi, paludi, catene montuose, isole, coste, ecc., e anche questo contribuisce all'alto numero di specie.

Relativamente agli uccelli, che sono la causa del 95-98% dei *wildlife strike*, circa 260 delle 549 specie registrate in Italia nidifica regolarmente nel Paese, oltre 350 sono migratrici e molte sono svernanti, provenendo in genere dall'Europa centro-settentrionale.

Dal punto di vista numerico si parla di decine di milioni di coppie nidificanti e di 1,5 milioni di individui appartenenti a specie acquatiche svernanti. A questi vanno aggiunti i migratori che transitano solamente nel nostro Paese (i soli Passeriformi e affini che attraversano il Mediterraneo due volte l'anno sono stimati in 2,1 miliardi di individui).



Il territorio italiano non è tutto uguale, e volare su alcuni ambienti naturali, o su impianti specifici, può risultare rischioso. Gli animali selvatici e soprattutto gli uccelli infatti si concentrano in alcuni ambienti preferenziali. Paludi, laghi, lagune e saline sono tra gli ambienti più ricchi in numero di specie e di individui, ma anche l'ambiente urbano, agricolo o

alcune tipologie di opere, come le discariche, i grandi piazzali industriali abbandonati o i porti di pesca, sono aree di forte concentrazione. Le foreste in confronto ospitano molte meno specie. Dal punto di vista geografico le coste liguri, lo stretto di Messina, molti passi alpini e persino le piccole isole sono aree dove la concentrazione di migratori raggiunge livelli numericamente molto importanti, e dunque il rischio di impatto è maggiore. Anche i promontori e i rilievi dove si formano le correnti ascensionali possono concentrare grandi numeri di veleggiatori.

Il periodo dell'anno, il momento della giornata e le condizioni meteorologiche influenzano anch'essi la probabilità di impatto tra aeromobili e fauna selvatica. D'inverno decine di migliaia di storni si concentrano sopra le grandi città per dormire. In autunno e in primavera il nostro Paese è attraversato da milioni di uccelli migratori che si spostano dall'Europa in

Africa e viceversa. Tra questi anche uccelli grandi, e dunque particolarmente pericolosi, come le oche selvatiche, le cicogne e molti uccelli rapaci.

L'alba e il tramonto sono i momenti della giornata nei quali gli uccelli sono più attivi, mentre la maggior parte dei mammiferi selvatici è notturna. Tuttavia le ore più calde sono quelle preferite dai grandi rapaci, che sfruttano le termiche per spostarsi e cacciare. Infine anche la pressione atmosferica o il carico di umidità dell'aria, influenzando i movimenti del plancton aereo, determinano la quota e la concentrazione di specie come i rondoni.



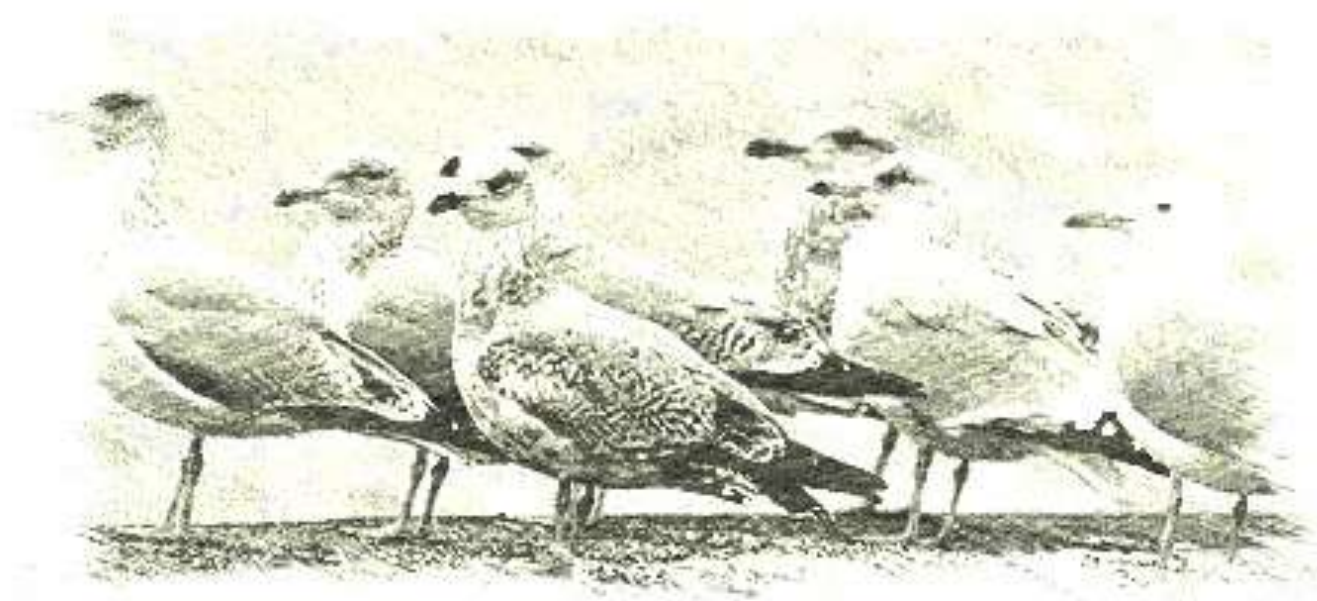
Particolare attenzione è poi richiesta quando si vola lungo i fiumi o la linea di costa, soprattutto a bassa quota, in quanto anche gli uccelli, come i piloti, utilizzano questi importanti elementi paesaggistici per spostarsi e orientarsi.

Paludi, laghi, acquitrini, estuari e corpi d'acqua in generale attraggono grandi numeri di gabbiani e uccelli acquatici, soprattutto all'alba e al crepuscolo.

Giugno, luglio e agosto sono i mesi dell'anno nei quali il rischio di *bird strike* è maggiore, vista la presenza di grandi numeri di uccelli inesperti che hanno appena lasciato i nidi. Alla fine dell'estate poi i giovani di molte specie nati in primavera, come i gabbiani reali, sono alla disperata ricerca del cibo, e questo crea le condizioni per grandi assembramenti di animali che si spostano spesso in gruppo lungo la linea di costa, le rive dei laghi e le discariche a cielo aperto.

La migrazione primaverile si concentra tra febbraio e maggio, quella autunnale tra fine agosto e fine ottobre. In questo periodo è possibile che grandi stormi di uccelli rapaci o di cicogne si radunino presso la cima dei promontori raggiungendo quote decisamente più alte del normale (5.000 piedi).

Bisogna tener presente che le capacità di volo e di manovra degli uccelli dipendono anche dallo stato di muta del loro piumaggio. In generale gli uccelli più grandi battono le ali più lentamente e sono più pericolosi.



Il Wildlife Strike in Italia

Nel 1987 nasce in Italia il *Birdstrike Committee Italy* (BSCI), riconosciuto nel 1993 come Commissione Tecnica del Ministero dei Trasporti, ricostituito nel 2001 in ambito ENAC e diventato, nel 2006, un suo gruppo di lavoro operativo, attualmente incardinato nella Direzione Centrale Programmazione Economica e Sviluppo Infrastrutture. La Commissione è composta da 13 membri, compreso un ornitologo professionista, appartenenti a tutte le componenti che si occupano di sicurezza della navigazione aerea (piloti, controllori di volo, militari, gestori aeroportuali, operatori, *authorities*).



I principali compiti istituzionali del BSCI sono: monitorare l'attuazione della normativa sulla materia; raccogliere, elaborare e inviare all'ICAO le statistiche nazionali sul *wildlife strike*; supportare gli organi interni ENAC e i gestori aeroportuali anche attraverso corsi di formazione, visite mirate e azioni di sensibilizzazione; coinvolgere gli Enti territoriali e mantenere i rapporti internazionali.

Il compito e le responsabilità principali per la individuazione e messa in atto delle azioni per la riduzione del rischio di *wildlife strike* restano tuttavia in capo ai gestori aeroportuali. Questi devono infatti valutare l'incidenza del rischio secondo i parametri fissati dal BSCI, e adottare tutte le misure ritenute idonee a prevenire o a limitarne i danni.

Dal punto di vista normativo l'Italia deve adeguarsi agli standard dell'ICAO e ai regolamenti promulgati dall'Agenzia europea per la sicurezza aerea (EASA).

Fermo restando l'obbligo di segnalare gli eventi di *wildlife strike* (*reporting*) per tutti, ogni aeroporto italiano deve implementare un piano di gestione e controllo del *wildlife strike* basato su uno specifico studio naturalistico. Il piano prevede l'istituzione di una *BCU* (*Bird Control Unit*), l'adozione dei sistemi di deterrenza attiva e passiva più idonei alla locale situazione ecologica, le procedure di monitoraggio continuo del sedime, quelle di raccolta e analisi dei dati e le operazioni in caso di presenza di fauna.

Il gestore deve anche misurare ogni anno l'indice di rischio del suo aeroporto, secondo algoritmi indicati da ENAC. Al contempo deve identificare e monitorare le fonti attrattive di fauna selvatica intorno all'aeroporto, e lavorare insieme all'ENAC e ai responsabili della loro gestione per mitigarne il rischio. ENAC/BSCI ha il compito di validare le ricerche, le procedure e le relazioni, producendo a sua volta report nazionali che vengono pubblicati annualmente sul suo sito web (<https://www.enac.gov.it/relazioni-annuali/>).

Riferimenti normativi relativi alla gestione del rischio di *wildlife strike*

Normativa internazionale

- ICAO Annesso 14;
- Airport Services Manual (Doc. 9137-AN/898) - Part 3: Bird Control and Reduction;
- Airport Planning Manual (Doc. 9184-AN/902) - Part 1: Master Planning;
- Airport Planning Manual (Doc. 9184-AN/902) - Part 2: Land Use and Environmental Control;
- EASA: Regolamento E.U. 1139/2018;
- EASA: Regolamento E.U. 139/2014.

Normativa italiana

- Regolamento per la Costruzione e l'Esercizio degli Aeroporti, ENAC - Cap. 4 -5;
- D.Lgs. 151/2006 - Codice della Navigazione - Artt. 707 e 711;
- Circolare ENAC APT 01B del 23.12.2011 e modifiche seguenti: "Direttiva sulle procedure da adottare per la prevenzione dei rischi di impatto con volatili negli aeroporti".

Cosa è accaduto nel 2025

Nel 2025 il traffico aereo negli aeroporti italiani ha proseguito la crescita registrata negli ultimi anni: secondo i dati ENAC (Dati di Traffico 2025), i movimenti aeromobili sono aumentati di circa il 3% rispetto al 2024. A tale incremento si è accompagnato un aumento più marcato del numero di impatti con fauna selvatica segnalati, passati da 2.618 nel 2024 a 3.107 nel 2025 (+18,7%). Di questi, 2.905 si sono verificati con uccelli (93,5%, incluse le specie non identificate), 199 con mammiferi (6,4%), 2 con rettili (0,06%) e 1 con insetti (0,03%). Degli eventi complessivamente registrati nel corso del 2025, gli impatti multipli sono stati il 5,4% del totale, quelli con danneggiamento il 2,1%, gli impatti che hanno generato un effetto sul volo il 13,4%, mentre le ingestioni nei motori sono state il 6,1%.

L'incremento del rateo medio nazionale di impatti (n. impatti/10.000 movimenti), passato da 15,14 nel 2024 a 17,22 nel 2025 per l'insieme di aviazione commerciale e generale (da 17,40 a 20,10 per la sola aviazione commerciale), indica che la crescita degli eventi non è interamente riconducibile all'aumento del traffico, ma riflette anche il progressivo miglioramento della capacità di segnalazione, in particolare grazie alla piena integrazione dei dati raccolti tramite ECCAIRS2.

Gli eventi di *wildlife strike* sono infatti registrati su ECCAIRS2, sistema elettronico di segnalazione obbligatoria degli eventi di *safety*, sviluppato dall'EASA, che permette di integrare le segnalazioni che provengono dai diversi attori del settore aereo (gestori aeroportuali, operatori aerei, controllori del traffico aereo e manutentori), per ottenere dati più numerosi, precisi, completi e quindi più rispondenti alla realtà.

La presenza di fauna selvatica e soprattutto di stormi di volatili in ambito aeroportuale rappresenta sempre una minaccia, soprattutto per gli impatti multipli e le possibili ingestioni nei motori in fasi critiche di decollo e atterraggio. Per questo motivo, ENAC-BSCI continua a sensibilizzare gli *stakeholder* territoriali sulla problematica della eliminazione delle fonti attrattive in prossimità del sedime aeroportuale e sulla necessità di lavorare in sinergia favorendo la comunicazione con gli Enti locali e l'istituzione di tavoli tecnici in materia. Il documento ENAC "Linee Guida 2018/002 - Ed. 1 - 1° ottobre 2018 - Gestione del rischio Wildlife Strike nelle vicinanze degli aeroporti" è sempre più utilizzato proprio ai fini di una sicura pianificazione territoriale.

Al contempo, nel corso del 2025 sono state avviate le attività di organizzazione di *Naples2026 - Wildlife Strike International Conference*, il convegno internazionale promosso da ENAC attraverso il BSCI, in collaborazione con GESAC (società di gestione degli aeroporti di Napoli e Salerno).

Sul fronte dell'identificazione delle specie coinvolte negli impatti, dal 1° luglio 2025 è entrata in vigore la convenzione tra ENAC e il Dipartimento di Scienze della Terra dell'Università di Torino, in collaborazione con il Museo Civico di Storia Naturale di Carmagnola e con l'Università del Piemonte Orientale (Vercelli): prima collaborazione in Europa tra aviazione civile e mondo accademico per l'identificazione a livello di specie dei resti di vertebrati coinvolti nei *wildlife strike*. Il centro, denominato *Italian Birdstrike Identification Center* (IBIC), applica un approccio integrato di analisi morfologica delle penne e analisi genetica (*DNA barcoding*), avvalendosi di collezioni di riferimento che coprono oltre il 90% delle specie presenti in Italia. Tra settembre e ottobre 2025 si sono svolti presso le sedi ENAC incontri

formativi con i gestori aeroportuali, condotti dal Prof. Marco Pavia (Università di Torino), per l'avvio operativo della raccolta campioni e la risoluzione delle criticità emerse (accesso agli aeromobili, gestione sanitaria dei resti). Gli incontri, condotti con la partecipazione di ENAC/BSCI, del Prof. Marco Pavia e dei rappresentanti delle società di gestione, hanno permesso di affrontare le principali criticità operative segnalate dai gestori — coinvolgimento dei manutentori nella raccolta a bordo aeromobile, tempistiche di campionamento in pista, spedizione dei campioni biologici, aeroporti a gestione mista militare/civile, aviazione generale — definendo per ciascuna soluzioni operative condivise.



Panoramica degli aeroporti italiani¹

Alghero

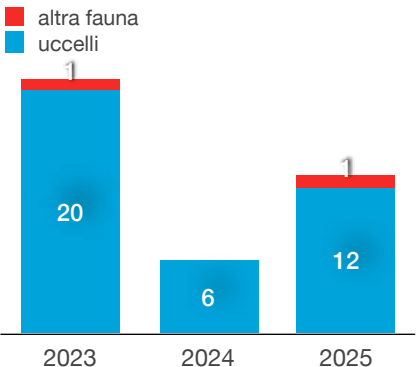
L'aeroporto internazionale "Riviera del Corallo" (codice ICAO LIEA), situato a 13 km dal centro della città di Alghero, ha un sedime di 246 ettari ed è dotato di una pista di volo lunga 3.000 m e larga 45 m.

Analisi del rischio

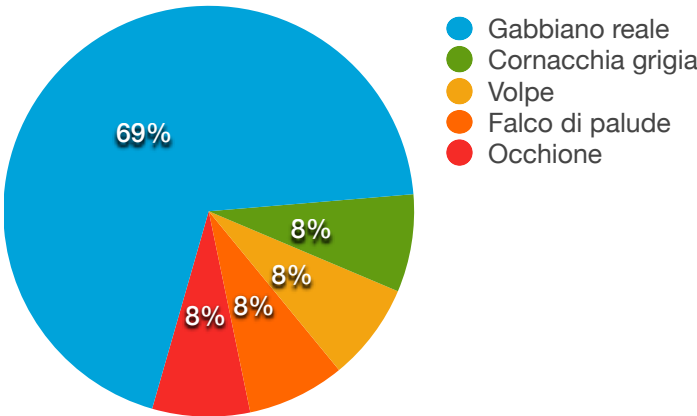
n. movimenti	13,196
n. impatti con volatili	12
n. impatti con altra fauna	1
n. ispezioni giornaliere	Continue

Indice di Rischio			
BRI ₂			Trend*
2023	2024	2025	
0.13	0.05	0.08	Stabile

N. impatti negli ultimi tre anni



Specie impattate nell'ultimo anno



Analisi dei dati e possibili cause di rischio

Lo scalo si inserisce in un contesto ecotonale che combina costa, parchi, oasi ed elementi di ruralità diffusa con coltivi, pascoli e alberature d'alto fusto, favorendo comunità ornitiche strutturate. Nel 2025 la fauna monitorata in *airside* è risultata in diminuzione rispetto al 2024, con una riduzione della presenza di gabbiano reale (da 55.000 a 50.600 unità). La specie maggiormente coinvolta negli eventi di *bird strike* rimane comunque il gabbiano reale (n. 9), in aumento rispetto ai 3 impatti del 2024. I mesi con la maggiore concentrazione di eventi sono stati aprile e giugno.

¹ Dati delle Relazioni Annuali Wildlife Strike prodotte dai gestori come da circolare ENAC APT 01B/2011

* Il trend è calcolato con la formula della regressione lineare; se nell'arco di tre anni l'indice di rischio è calato, il trend è negativo, altrimenti è positivo. Valori del trend compresi tra -0,05 e 0,05 vengono considerati stabili per motivi statistici.

Sistemi di mitigazione utilizzati

Pratiche specifiche di gestione ecologica del sedime

Le ispezioni di monitoraggio e allontanamento di volatili e altra fauna si estendono fino alla strada perimetrale interna, controllando anche l'habitat circostante oltre la recinzione. Lo sfalcio dell'erba è svolto direttamente da SOGEAAL, mentre le zone erbose sottoposte a servitù radioelettriche sono gestite da ENAV. La manutenzione della vegetazione interna al sedime, confinante con la recinzione lato nord, è di competenza dell'Aeronautica Militare (AMI).

Sistemi di dissuasione diretta presenti

- 1 *Distress call* veicolare
- 1 *Distress call* portatile
- 12 Cannoni a gas propano semoventi radiocomandati
- 2 Pistole a salve
- 1 Autoveicolo 4x4 Pick-Up con fari ad alta intensità
- 1 Laser portatile

Azioni di mitigazione future

- Intensificazione delle ispezioni sia prima di ogni movimento che notturne, per evitare gli impatti con barbagianni e occhioni.



Ancona

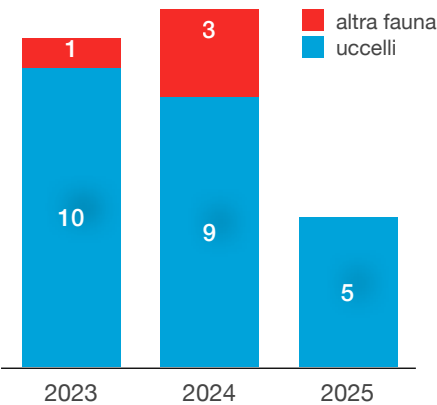
L'aeroporto internazionale di Ancona "Raffaello Sanzio", o Aeroporto delle Marche (codice ICAO LIPY) è situato a 18 km dal centro della città di Ancona. La struttura ha un sedime di 187 ettari ed è dotata di una pista di volo lunga 2.965 m e larga 45 m.

Analisi del rischio

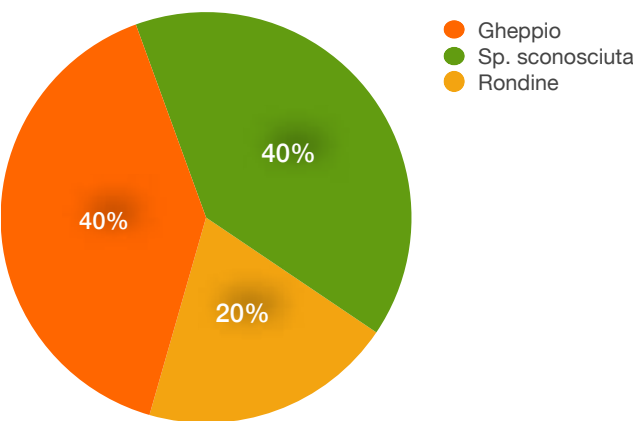
n. movimenti	10,959
n. impatti con volatili	5
n. impatti con altra fauna	0
n. ispezioni giornaliere	Continue

Indice di Rischio			
BRI ₂			Trend*
2023	2024	2025	
0.11	0.09	0.07	Stabile

N. impatti negli ultimi tre anni



Specie impattate nell'ultimo anno



Analisi dei dati e possibili cause di rischio

Lo scalo, di natura costiera, presenta un rischio di *bird strike* storicamente superiore rispetto agli aeroporti più interni. Nel 2025 il numero complessivo di animali avvistati in *airside* è lievemente aumentato rispetto al 2024, per effetto della presenza di storno e taccola, specie fortemente gregarie. Sono diminuiti gli impatti con gheppio (da 4 a 2) e con lepre (da 3 a 0), mentre si è registrato un impatto con rondine; gli impatti con specie non identificata sono rimasti stabili (2). I monitoraggi interni ed esterni al sedime, estesi fino a 13 km, non hanno evidenziato nuove criticità significative.

* Il trend è calcolato con la formula della regressione lineare; se nell'arco di tre anni l'indice di rischio è calato, il trend è negativo, altrimenti è positivo. Valori del trend compresi tra -0,05 e 0,05 vengono considerati stabili per motivi statistici.

Sistemi di mitigazione utilizzati

Pratiche specifiche di gestione ecologica del sedime

La manutenzione delle aree verdi è affidata a terzi, seguendo le indicazioni ENAC per l'altezza dell'erba (25-30 cm) e l'assenza di colture nel sedime. La zona a sud-est della pista è controllata per evitare che residui di colture attrattive nascano spontaneamente. L'area militare abbandonata è monitorata per prevenire l'insediamento di cani o ungulati nelle infrastrutture in disuso e nei rovi abbondanti. Per la vegetazione arborea, il gestore provvede direttamente a potature e tagli.

Sistemi di dissuasione diretta presenti

- 1 *Distress call* veicolare
- 1 *Distress call* portatile
- Pistole a salve
- 1 Autoveicolo *BCU*
- 4 Cannoni a gas semoventi radiocomandati
- 1 Laser portatile

Azioni di mitigazione future

- Valutazione dell'uso di prodotti disinfestanti (Decis Pro o analoghi) dopo ogni taglio d'erba;
- Intensificazione dei monitoraggi durante le migrazioni primaverile e autunnale;
- Monitoraggio della presenza di taccole nel cavalcavia in prossimità della testata 22;
- Predisposizione di piani di controllo verso le taccole nidificanti sul cavalcavia a est del sedime e verso i piccioni sull'aerostazione lato *airside*.



Bari

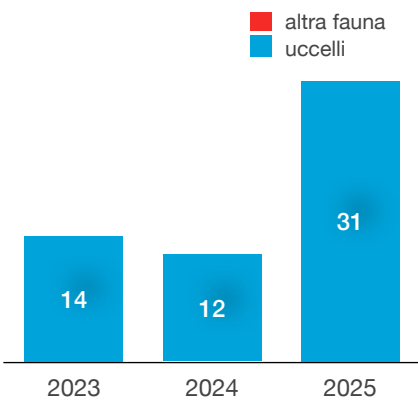
L'aeroporto internazionale "Karol Wojtyła" (codice ICAO LIBD), situato a 12 km dal centro della città di Bari in località Palese - Macchie, ha un sedime di 270 ettari ed è dotato di una pista di volo lunga 3.000 m e larga 45 m.

Analisi del rischio

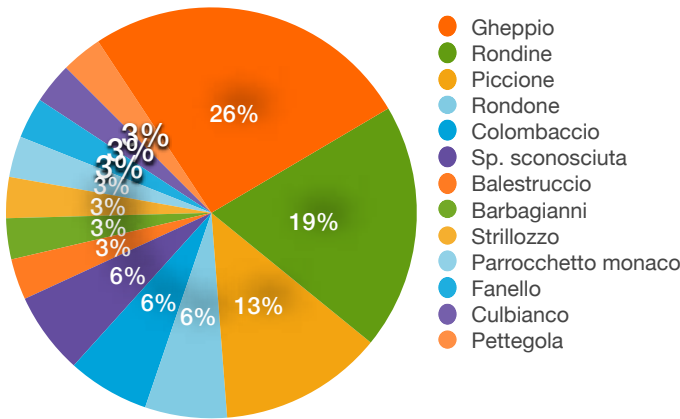
n. movimenti	56,907
n. impatti con volatili	31
n. impatti con altra fauna	0
n. ispezioni giornaliere	6-8

Indice di Rischio			
BRI ₂			Trend*
2023	2024	2025	
0.16	0.14	0.20	Stabile

N. impatti negli ultimi tre anni



Specie impattate nell'ultimo anno



Analisi dei dati e possibili cause di rischio

Lo scalo si inserisce in un contesto ecotonale in grado di sostenere comunità ornitiche strutturate. Le principali attrattive esterne sono individuate nel porto marittimo, frequentato stabilmente da gabbiani e piccioni, nel viadotto della SS 16 bis, utilizzato dai piccioni per la nidificazione, e nelle coltivazioni limitrofe. Gli avvistamenti in *airside* nel 2025 (14.541) sono risultati superiori a quelli del 2024 (12.210), con un marcato aumento di storno (da 670 a 2.250) e rondine (da 55 a 1.922), riconducibile rispettivamente a fattori trofici legati agli uliveti e a condizioni meteorologiche. Di conseguenza sono aumentati gli impatti con rondine (da 3 a 6) e con gheppio (da 2 a 9).

* Il trend è calcolato con la formula della regressione lineare; se nell'arco di tre anni l'indice di rischio è calato, il trend è negativo, altrimenti è positivo. Valori del trend compresi tra -0,05 e 0,05 vengono considerati stabili per motivi statistici.

Sistemi di mitigazione utilizzati

Pratiche specifiche di gestione ecologica del sedime

È adottata la "Long Grass Policy" per le aree di sicurezza *Strip* e *Resa*, rendendo le aree erbose meno attrattive per l'avifauna. È continuata l'attività di allontanamento e dissuasione dell'avifauna sia dai manufatti presenti in *airside* sia da quelli in *landside*.

Sistemi di dissuasione diretta presenti

- Spilli e reti antivolatili su hangar e manufatti
- Sistemi di dissuasione installati negli anfratti e sui cornicioni
- Falconeria (rapaci addestrati)
- *Distress call* veicolare
- Pistole a salve
- Pistole lanciarazzi
- Sirene bitonali montate a bordo delle vetture BCU

Azioni di mitigazione future

- Conferma delle ispezioni 30 minuti prima del primo decollo (ore 5:30) e prosecuzione per tutta la giornata;
- Fornitura di nuovi dissuasori antivolatili sull'aerostazione passeggeri;
- Intervento di ristrutturazione dei prospetti est-ovest dell'aerostazione (previsto nell'ambito del CdP 2024-2027), dove la struttura in acciaio consente lo stazionamento dei piccioni, con contestuale fornitura di sistemi di dissuasione antivolatili.



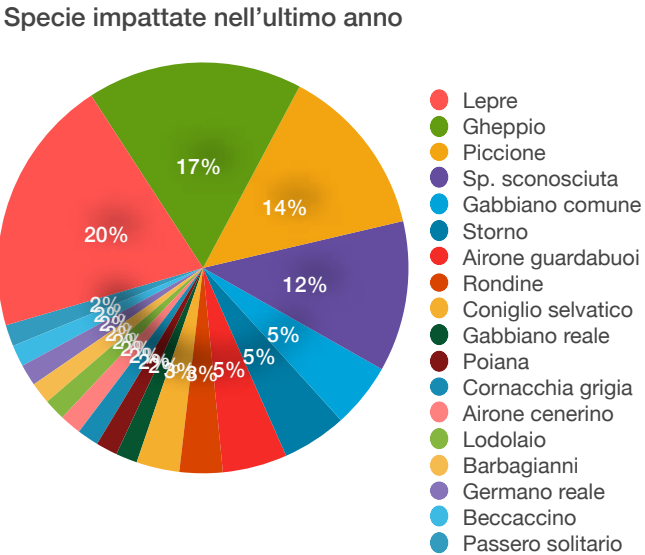
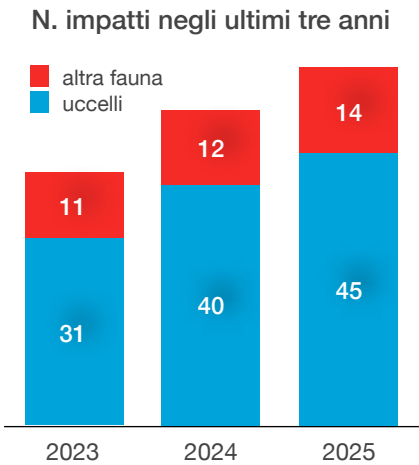
Bergamo

L'aeroporto internazionale “Il Caravaggio”, o Milan Bergamo Airport (codice ICAO LIME), è situato a una distanza di 5 km dalla città di Bergamo, nel comune di Orio al Serio. La struttura ha un sedime di 285 ettari e due piste, rispettivamente lunghe 2.874 m e 778 m e larghe 45 m e 18 m.

Analisi del rischio

n. movimenti	109,492
n. impatti con volatili	45
n. impatti con altra fauna	14
n. ispezioni giornaliere	8-10

Indice di Rischio			
BRI ₂			Trend*
2023	2024	2025	
0.14	0.10	0.12	Stabile



Analisi dei dati e possibili cause di rischio

Lo scalo di Bergamo Orio al Serio si inserisce in un mosaico di aree agricole, coltivi, allevamenti, zone boschive e umide, favorevole al mantenimento di comunità ornitiche strutturate. La fauna avvistata in *airside* mostra una riduzione costante nell'ultimo triennio (da 35.682 unità nel 2023 a 16.768 nel 2024 e 9.996 nel 2025), con cali in particolare di piccione, storno e lepre, e un aumento di airone guardabuoi e cornacchia grigia. Nonostante la minore presenza di fauna, gli eventi di *wildlife strike* sono aumentati rispetto al 2024, in particolare con airone guardabuoi (da 1 a 3), lepre (da 9 a 12) e piccione (da 5 a 8), mentre sono diminuiti quelli con cornacchia grigia (da 5 a 1) e gheppio (da 11 a 10).

* Il trend è calcolato con la formula della regressione lineare; se nell'arco di tre anni l'indice di rischio è calato, il trend è negativo, altrimenti è positivo. Valori del trend compresi tra -0,05 e 0,05 vengono considerati stabili per motivi statistici.

Sistemi di mitigazione utilizzati

Pratiche specifiche di gestione ecologica del sedime

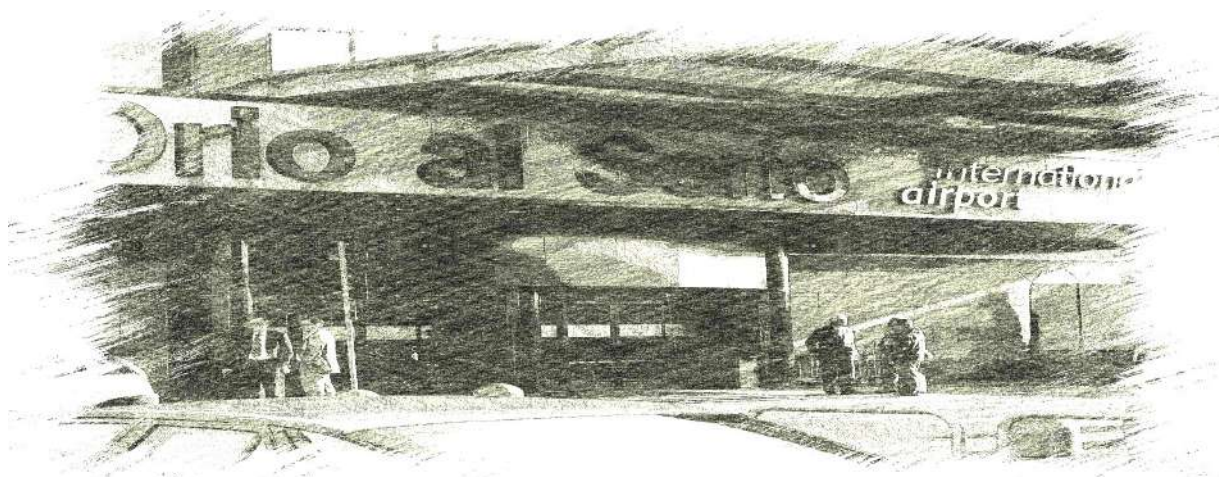
L'altezza del manto erboso in *airside* è regolamentata dalla procedura PO-17, con altezze e frequenze di manutenzione differenziate tra le aree interne ed esterne alle *runway strips*.

Sistemi di dissuasione diretta presenti

- 1 Automezzo pick-up 4x4 con cannone acustico telecomandato
- 1 *Distress call*
- 1 Agrilaser
- 1 Rete di cattura manuale
- 1 Pick-up 4x4 di backup con sirena bitonale
- 1 Cannone acustico telecomandato (su mezzo backup)
- Pistola a salve
- 1 Materiale pirotecnico
- 1 Gabbia di contenimento montabile su mezzo

Azioni di mitigazione future

- Organizzazione di un'operazione di cattura delle lepri con supporto dell'Ambito Territoriale Caccia Pianura o di una battuta interna con la Polizia Provinciale;
- Valutazione mensile di fasce a rischio elevato per ispezioni più frequenti o operatori stanziali;
- Supporto agli *stakeholder* del territorio per opere/attività attrattive di fauna selvatica;
- Continuazione dei lavori di trinciatura di arbusti e taglio/potatura delle piante in *airside*;
- Valutazione di un incremento dei dissuasori per volatili con installazione in *airside* di sistemi telecomandati NRC80.



Bologna

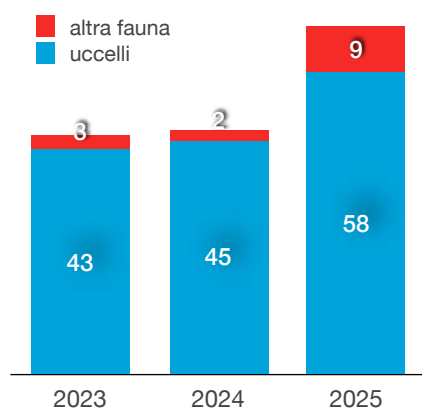
L'aeroporto "Guglielmo Marconi" (codice ICAO LIPE) è situato a una distanza di 6 km dalla città di Bologna. Si estende su un sedime di 245 ettari ed è dotato di una pista di volo lunga 2.803 m e larga 45 m.

Analisi del rischio

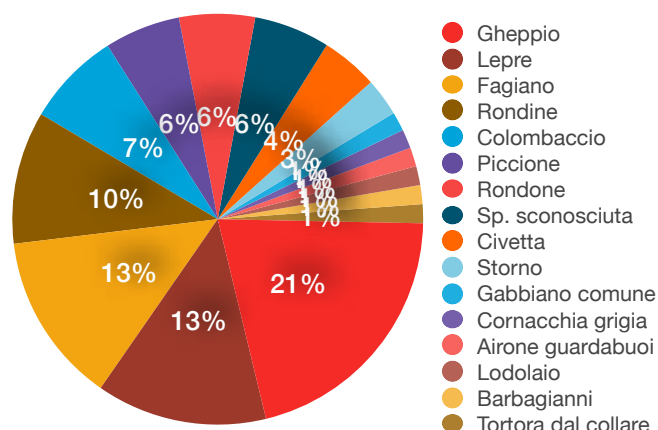
n. movimenti	84,207
n. impatti con volatili	58
n. impatti con altra fauna	9
n. ispezioni giornaliere	Continue

Indice di Rischio			
BRI ₂			Trend*
2023	2024	2025	
0.07	0.05	0.07	Stabile

N. impatti negli ultimi tre anni



Specie impattate nell'ultimo anno



Analisi dei dati e possibili cause di rischio

Il sedime, costituito da un prato stabile non arabile, confina a est con l'asta fluviale del Reno, che insieme a cave estrattive, campi seminati e strutture rurali abbandonate costituisce un'importante attrattiva per l'avifauna. Nel 2025 la fauna in *airside* è aumentata rispetto al 2024, con un incremento marcato di osservazioni di fagiano (da 5.000 a 13.000), colombaccio (da 1.000 a 8.000) e storno (da 15.000 a 20.000). Gli impatti con fagiano sono saliti da 2 a 9. Giugno e luglio sono risultati i mesi con la maggiore concentrazione di eventi. La sperimentazione di diserbanti selettivi per il contenimento dell'erba medica, avviata nel 2025, ha dato risultati positivi.

* Il trend è calcolato con la formula della regressione lineare; se nell'arco di tre anni l'indice di rischio è calato, il trend è negativo, altrimenti è positivo. Valori del trend compresi tra -0,05 e 0,05 vengono considerati stabili per motivi statistici.

Sistemi di mitigazione utilizzati

Pratiche specifiche di gestione ecologica del sedime

La conduzione delle aree verdi in *airside* è effettuata dal personale safety. La Cava Olmi è stata sostituita da una nuova vasca di laminazione che raccoglie le acque e le defluisce rapidamente, limitando le attrattive per gli uccelli acquatici. L'area esterna prossima alla TAG è stata bonificata. I progetti in realizzazione includono una fascia boscata esterna a nord dell'aerodromo e uno studio sulla biodiversità in *airside*; prossima da realizzare, invece, una *solar farm* in *airside*, con costante verifica tra uffici di progettazione/manutenzione/ambiente e safety aeroportuale per evitare interferenze con l'attività di volo. I dissuasori per volatili fissi posizionati in *airside* sono stati aumentati da 15 a 24 unità.

Sistemi di dissuasione diretta presenti

- *Distress call* veicolari
- 2 *Distress call* portatili
- 1 Pistola a salve
- 1 L-RAD BCI veicolare
- 1 Aquilone
- 24 Cannoni a gas propano semoventi radiocomandati
- 1 Laser portatile
- 24 Gabbie di cattura incruenta per la fauna

Azioni di mitigazione future

- Taglio anticipato dell'erba su *runway strips* per evitare fioritura e rilascio dei semi;
- Continuazione del lavoro di eliminazione dell'erba medica con prodotti selettivi per la crescita omogenea del manto erboso;
- Riconferma del gruppo tecnico wildlife control (Città Metropolitana di Bologna, LAV, Comuni limitrofi, Regione Emilia Romagna, ENAC, BCI) per gli interventi di cattura di fagiano e colombacci in *airside*;
- Continuazione del progetto energia alternativa con pannelli fotovoltaici in *airside* e incremento dei dissuasori antivolatili;
- Azioni di compliance al Reg. UE 139/2014 e di *cyber security* per i sistemi informatici di controllo *wildlife strike*.



Bolzano

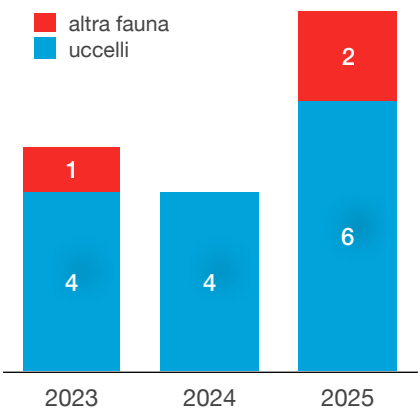
L'aeroporto di Bolzano-Dolomiti (in tedesco *Flughafen Bozen-Dolomiten*, codice ICAO LIPB), situato a una distanza di 2 km dalla città di Bolzano, occupa una superficie di 67 ettari. È dotato di una pista la cui lunghezza è pari a 1.526 m e la larghezza a 30 m e di una pista in erba lunga 778 m.

Analisi del rischio

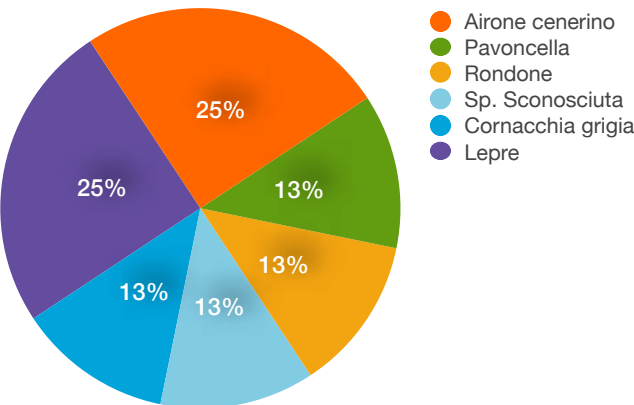
n. movimenti	16,645
n. impatti con volatili	6
n. impatti con altra fauna	2
n. ispezioni giornaliere	2 + richieste

Indice di Rischio			
BRI ₂			Trend*
2023	2024	2025	
0.02	0.02	0.02	Stabile

N. impatti negli ultimi tre anni



Specie impattate nell'ultimo anno



Analisi dei dati e possibili cause di rischio

Le presenze faunistiche più significative sono riconducibili a un gruppo stanziale di aironi cinerini (circa 20 unità) e a un gruppo di corvi (circa 30 unità). La popolazione di lepri, ridotta da un episodio di parassitosi nel 2025, risulta in ripresa. Nel 2025 si sono registrati 8 eventi e 10 segnalazioni totali, riferiti ad airone, rondone, airone cinerino, cornacchia, un'ingestione da specie non identificata e due impatti con pavoncella.

* Il trend è calcolato con la formula della regressione lineare; se nell'arco di tre anni l'indice di rischio è calato, il trend è negativo, altrimenti è positivo. Valori del trend compresi tra -0,05 e 0,05 vengono considerati stabili per motivi statistici.

Sistemi di mitigazione utilizzati

Pratiche specifiche di gestione ecologica del sedime

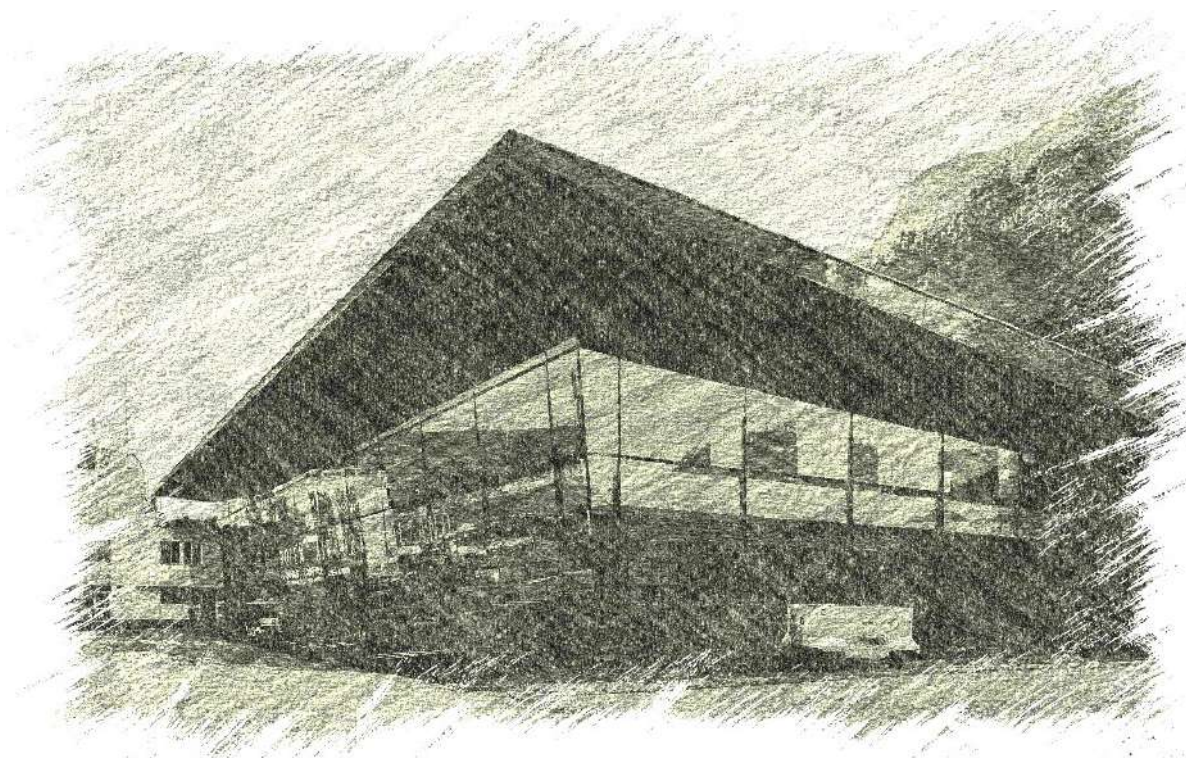
A causa di parassitosi che ha colpito la popolazione di lepre, non è stata organizzata la consueta cattura.

Sistemi di dissuasione diretta presenti

- *Pick up* corredato con luci flash

Azioni di mitigazione future

- Miglioramento della qualità delle azioni di disturbo con addestramento di ulteriore personale;
- Potenziamento delle ispezioni programmate, se necessario;
- Sviluppo di strategie di gestione specifiche per aironi cinerini (20 unità) e corvi (30 unità);
- Cattura delle lepri in gennaio 2026 a seguito di aumento della popolazione;
- Introduzione di una pistola scaccia cani, come sistema dissuasivo.



Brescia

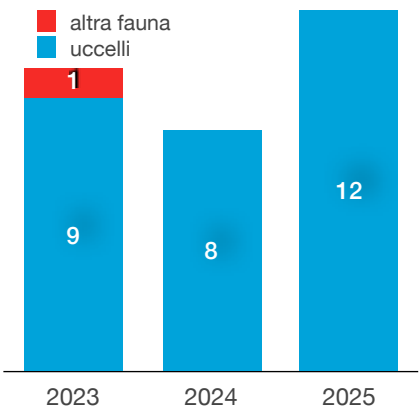
L'aeroporto "Gabriele D'Annunzio" (codice ICAO LIPO) si trova nel comune di Montichiari a una distanza di 20 km dalla città di Brescia. La struttura occupa una superficie di 296 ettari, ed è dotata di una pista lunga 2.990 m e larga 45 m.

Analisi del rischio

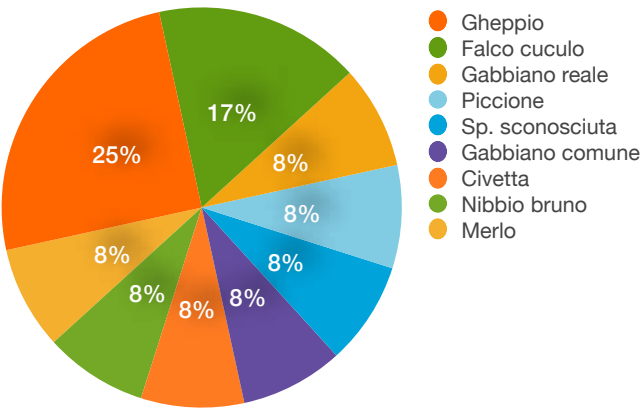
n. movimenti	11,102
n. impatti con volatili	12
n. impatti con altra fauna	0
n. ispezioni giornaliere	Continue

Indice di Rischio			
BRI ₂			Trend*
2023	2024	2025	
0.09	0.08	0.11	Stabile

N. impatti negli ultimi tre anni



Specie impattate nell'ultimo anno



Analisi dei dati e possibili cause di rischio

Lo scalo si inserisce in un contesto ambientale eterogeneo, costituito da terreni agricoli a coltura intensiva, aree rurali, industriali e periurbane, una discarica, bacini idrici e vasche per l'itticoltura, capace di sostenere comunità ornitiche molto strutturate. La vicinanza a bacini idrici e discarica colloca l'aeroporto lungo le principali rotte di spostamento giornaliero dei laridi, che si spostano al mattino dal Lago di Garda verso la discarica e le cave, e viceversa nelle ore serali, attraversando ripetutamente il sedime. Le aree ancora di proprietà dell'Aeronautica Militare, abbandonate, costituiscono rifugio per uccelli e altra fauna, prevalentemente lepri.

* Il trend è calcolato con la formula della regressione lineare; se nell'arco di tre anni l'indice di rischio è calato, il trend è negativo, altrimenti è positivo. Valori del trend compresi tra -0,05 e 0,05 vengono considerati stabili per motivi statistici.

Sistemi di mitigazione utilizzati

Pratiche specifiche di gestione ecologica del sedime

Il gestore aeroportuale ha partecipato a tutte le riunioni della Provincia di Brescia per Verifica Impatto Ambientale di nuove discariche e rinnovo autorizzazioni cave estrattive, condividendo un regolamento per la conduzione degli ATE. Sono state eseguite ispezioni pre-volo notturne in area di manovra per ridurre impatti con lepri. Sono stati, inoltre, svolti censimenti notturni delle lepri per organizzare catture incruente eseguite dalla Polizia locale dell'Area Metropolitana.

Sistemi di dissuasione diretta presenti

- 2 Veicoli allestiti con *Distress call* veicolare (4x4)
- 1 Sistema *Distress call* portatile
- 2 Pistole a salve
- 4 Cannoni a gas propano semoventi radiocomandati

Azioni di mitigazione future

- Conferma delle ispezioni pre-volo notturne in area di manovra prossime ad atterraggi e decolli per ridurre gli impatti con le lepri;
- Controllo, da parte dell'Area Metropolitana di Brescia, dei nuovi ATE ricadenti nei terreni soggetti a vincoli aeronautici;
- Coinvolgimento della Polizia Locale dell'Area Metropolitana insieme ad ATC (Ambiti Territoriali di Caccia) nella cattura incruenta delle lepri;
- Proseguimento dell'attività di riduzione delle lepri sull'ex area militare, attualmente forte attrattiva per la specie per via di vegetazione incolta e strutture fatiscenti;
- Valutazione di un incremento dei sistemi antivolatili NRC80 da 4 a 8 unità.



Brindisi

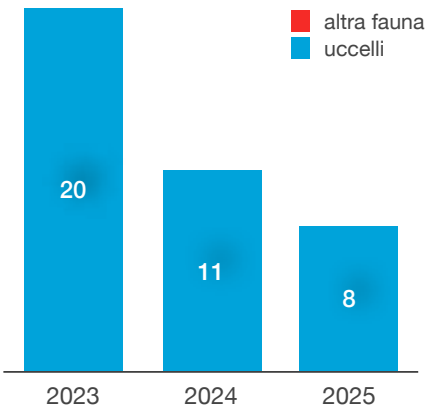
L'aeroporto del Salento (codice ICAO LIBR) è situato a una distanza di 6 km dalla città di Brindisi. La struttura si estende su un sedime di 236 ettari ed è dotata di due piste rispettivamente lunghe 1793 m e 3.048 m e larghe entrambe 45 m.

Analisi del rischio

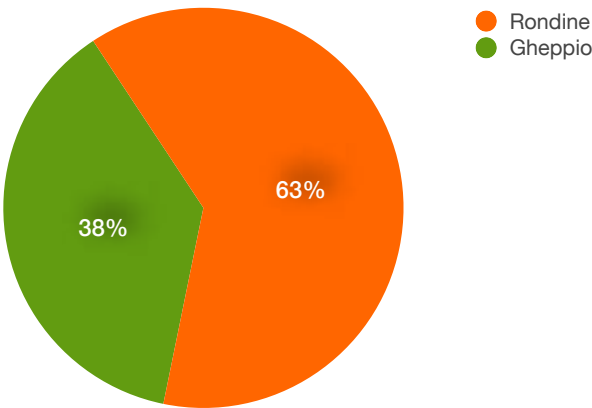
n. movimenti	24,709
n. impatti con volatili	8
n. impatti con altra fauna	0
n. ispezioni giornaliere	6-8

Indice di Rischio			
BRI ₂			Trend*
2023	2024	2025	
0.14	0.12	0.08	Stabile

N. impatti negli ultimi tre anni



Specie impattate nell'ultimo anno



Analisi dei dati e possibili cause di rischio

I monitoraggi condotti dalla BCU nel 2025 evidenziano, rispetto al 2024, un aumento della presenza di taccola in *airside* (da 106.625 a 206.636 unità) e un calo dello storno (da 71.580 a 36.315). Tra le specie coinvolte negli eventi di *bird strike* si registra una diminuzione degli impatti con gabbiano (da 1 a 0) e con gheppio (da 4 a 3) e un aumento di quelli con rondine (da 1 a 5). Luglio è risultato il mese con il maggior numero di eventi, in un quadro complessivo di calo degli impatti rispetto all'anno precedente.

* Il trend è calcolato con la formula della regressione lineare; se nell'arco di tre anni l'indice di rischio è calato, il trend è negativo, altrimenti è positivo. Valori del trend compresi tra -0,05 e 0,05 vengono considerati stabili per motivi statistici.

Sistemi di mitigazione utilizzati

Pratiche specifiche di gestione ecologica del sedime

Sfalcio erba eseguito per garantire altezza ottimale di 25-30 cm;

Controllo giornaliero della recinzione aeroportuale per impedire l'accesso di fauna al sedime.

Sistemi di dissuasione diretta presenti

- Falconi addestrati
- 1 Pistola a salve
- 1 Autovettura 4x4
- 1 *Distress call* veicolare
- 1 Sirena bitonale
- 1 Luce anti collisione

Azioni di mitigazione future

- Intensificazione dei monitoraggi durante la migrazione autunnale e lo svernamento dello storno (ottobre/dicembre);
- Valutazione dell'integrazione dei sistemi antivolatili in uso con *distress call* portatili e cannoni a gas telecomandati per contenere l'abbondanza dello storno in *airside*.



Cagliari

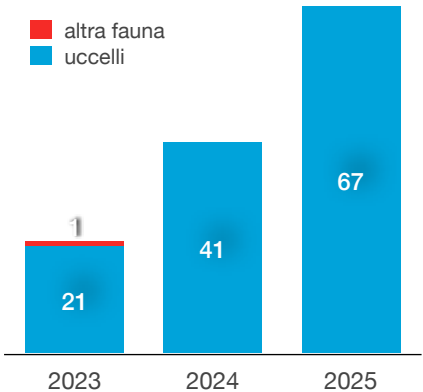
L'aeroporto "Mario Mameli" di Elmas (codice ICAO LIEE) dista da Cagliari circa 7 km. La struttura si estende su un sedime di 312 ettari ed è dotata di una pista lunga 2.804 m e larga 45 m.

Analisi del rischio

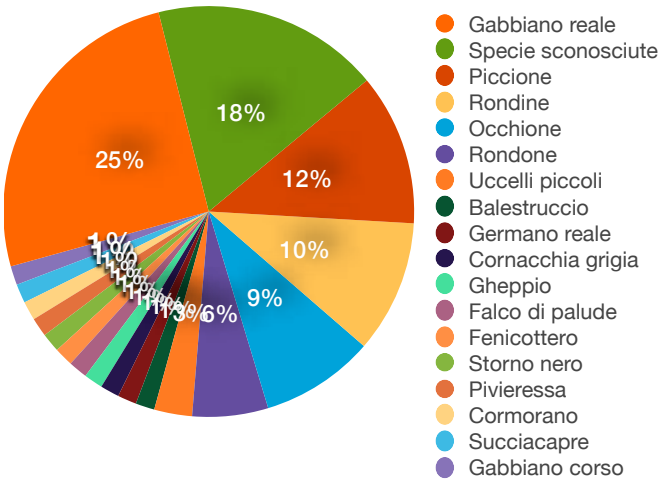
n. movimenti	40,752
n. impatti con volatili	67
n. impatti con altra fauna	0
n. ispezioni giornaliere	Continue

Indice di Rischio			
BRI ₂			Trend*
2023	2024	2025	
0.04	0.04	0.05	Stabile

N. impatti negli ultimi tre anni



Specie impattate nell'ultimo anno



Analisi dei dati e possibili cause di rischio

L'aeroporto di Cagliari è circondato da tre lati dalle acque della laguna di Santa Gilla e si trova proprio nel mezzo di un'area umida di importanza internazionale per la grande presenza di avifauna acquatica. Si evidenzia un lievissimo aumento delle osservazioni di fauna selvatica in aeroporto rispetto allo stesso periodo all'anno precedente (+1,5%).

Nel 2025 sono state registrate 23 specie, cinque in meno rispetto al 2024. In calo le osservazioni di airone bianco maggiore, airone guardabuoi, chiurlo maggiore, nutria, parrocchetto dal collare (cali marcati); le osservazioni di gheppio, garzetta e airone cenerino risultano in lieve calo. In aumento invece le osservazioni di rondine/rondone (in modo marcato), cormorano, gabbiano reale, falco di palude, germano reale, fenicottero, occhione. Stabili: cornacchia grigia, piccione, storno.

* Il trend è calcolato con la formula della regressione lineare; se nell'arco di tre anni l'indice di rischio è calato, il trend è negativo, altrimenti è positivo. Valori del trend compresi tra -0,05 e 0,05 vengono considerati stabili per motivi statistici.

Sistemi di mitigazione utilizzati

Pratiche specifiche di gestione ecologica del sedime

Tra gli interventi messi in atto per mitigare il rischio di *wildlife strike* va annoverata la bonifica delle aree a canneto nei pressi della testata 14 lato nord e la copertura con reti dei relativi canali di drenaggio: in questo modo è stato eliminato il rifugio ottimale, nonché sito riproduttivo, di diverse coppie di germano reale, la specie che più di tutte, insieme al gabbiano reale, aveva incrementato il numero di impatti negli ultimi anni.

Sistemi di dissuasione diretta presenti

- 2 Veicoli 4x4 con sistema a *distress-call* veicolare, fari ad alta intensità e sirena bitonale
- 1 Sistema a *distress-call* portatile
- Pistole a salve
- 1 Dispositivo di dissuasione al laser
- 2 Cannoni acustici L-Rad (fisso e mobile)
- Cannoncini a gas radiocontrollati

Azioni di mitigazione future

- Conferma dell'uso del sistema della *Bird Control Italy* S.r.l. per la raccolta e la registrazione di tutti i dati di monitoraggio;
- Prosecuzione della verifica e il controllo dei dissuasori di tipo meccanico posizionati su tutte le sezioni di corrimano metallici delle strutture che si estendono in laguna (CALVERT e SALS);
- Valutazione dell'acquisizione di ulteriori cannoncini radiocomandati in punti strategici del sedime perimetrale;
- Richiesta alle autorità sanitarie e ambientali di campagne di cattura e rimozione dei piccioni, con migliore pianificazione dei tagli del verde per ridurre la disponibilità trofica;
- Rinnovo della richiesta di intervento a Capitaneria di Porto, Polizia di Stato e Prefettura contro la pesca abusiva a ridosso della recinzione.



Catania

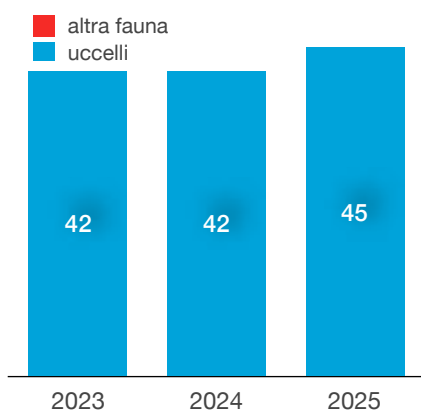
L'aeroporto internazionale "Vincenzo Bellini" (codice ICAO LICC), situato a una distanza di 7 km dalla città di Catania nel comune di Fontanarossa, occupa una superficie di 237 ettari, ed è dotato di una pista la cui lunghezza è pari a 2.436 m per 45 m di larghezza.

Analisi del rischio

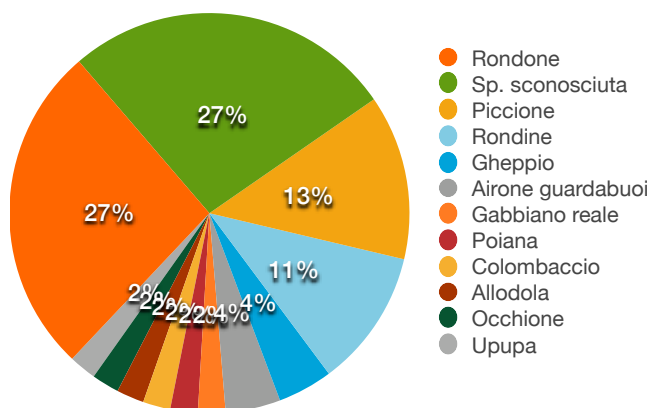
n. movimenti	81,003
n. impatti con volatili	45
n. impatti con altra fauna	0
n. ispezioni giornaliere	Continue

Indice di Rischio			
BRI ₂			Trend*
2023	2024	2025	
0.11	0.10	0.12	Stabile

N. impatti negli ultimi tre anni



Specie impattate nell'ultimo anno



Analisi dei dati e possibili cause di rischio

Lo scalo si inserisce in un contesto ecotonale che combina costa, parchi, oasi ed elementi di ruralità diffusa con coltivi e alberature d'alto fusto, costituendo un corridoio ecologico. Aprile e maggio si confermano i mesi con la maggiore concentrazione di eventi di *bird strike*. Nel 2025 sono diminuiti gli impatti con gheppio (da 4 a 2), rondine (da 9 a 5) e colombaccio (da 6 a 1), mentre sono aumentati quelli con specie non identificata (da 0 a 12) e rondone (da 11 a 12). Si registrano inoltre un aumento degli eventi di *bird strike* (da 42 a 45), una lieve diminuzione dei movimenti aerei (da 82.530 a 81.003) e un marcato aumento degli avvistamenti in *airside* (da 291.127 a 396.909).

* Il trend è calcolato con la formula della regressione lineare; se nell'arco di tre anni l'indice di rischio è calato, il trend è negativo, altrimenti è positivo. Valori del trend compresi tra -0,05 e 0,05 vengono considerati stabili per motivi statistici.

Sistemi di mitigazione utilizzati

Pratiche specifiche di gestione ecologica del sedime

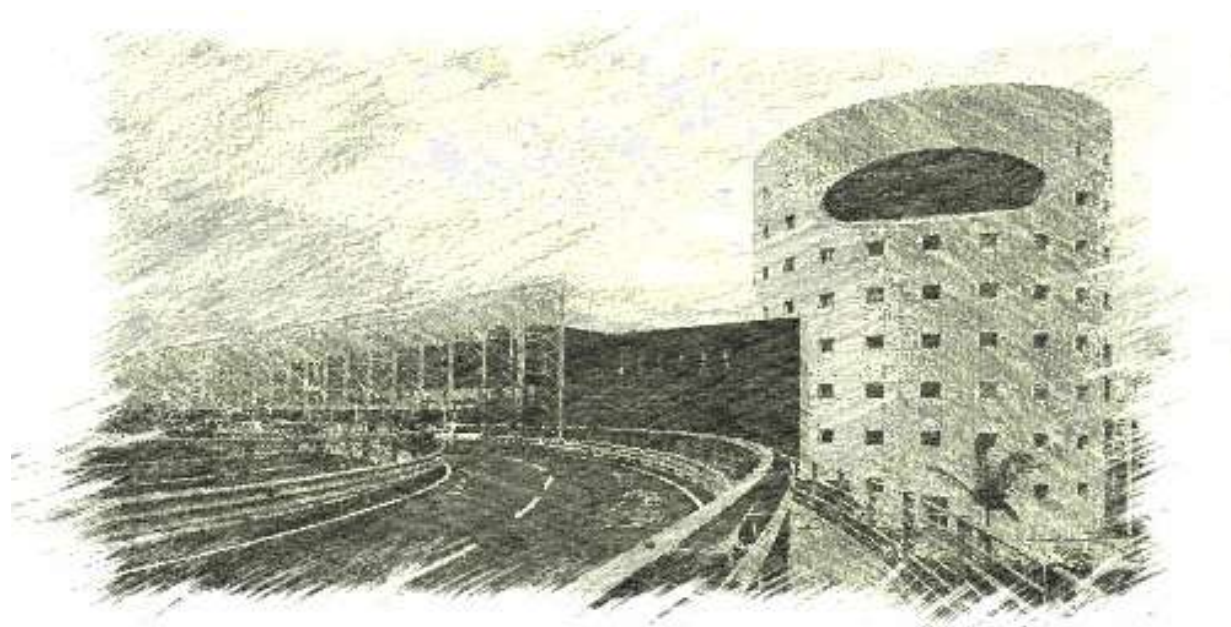
Con la collaborazione della società esterna Gardeniart, le *runway strips* sono trattate, durante le ore notturne, con prodotto insetticida a base di Piretroide ricoprendo una superficie totale di 135 ettari.

Sistemi di dissuasione diretta presenti

- 1 Fuoristrada 4X4 con fari ad alta intensità
- 1 *Distress call* veicolare
- 2 *Distress call* portatile
- Pistole a salve
- Aquiloni
- 18 Cannoni a gas radiocomandati
- 1 Laser portatile

Azioni di mitigazione future

- Controllo delle aree verdi interne per limitare le attrattive a piccioni, colombacci, rondini e rondoni;
- Ripetizione dei trattamenti insetticidi piretroidi tre volte l'anno sulle *runway strips*.



Comiso

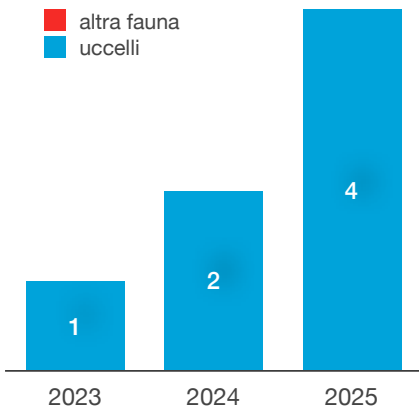
L'aeroporto “Pio La Torre” (codice ICAO: LICB) sorge a 5 km da Comiso e a 15 km da Ragusa e occupa una superficie di 128 ettari. La struttura è dotata di una pista lunga 2.538 m e larga 45 m, l'altitudine è di 230 m, l'orientamento della pista è 05-23.

Analisi del rischio

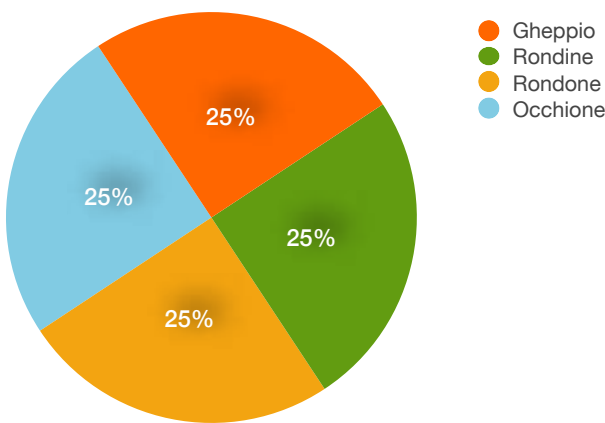
n. movimenti	2,340
n. impatti con volatili	4
n. impatti con altra fauna	0
n. ispezioni giornaliere	Continue

Indice di Rischio			
BRI ₂			Trend*
2023	2024	2025	
0.02	0.03	0.04	Stabile

N. impatti negli ultimi tre anni



Specie impattate nell'ultimo anno



Analisi dei dati e possibili cause di rischio

L'aeroporto si trova in un'area interessata dalle rotte migratorie e inserita in un contesto agricolo caratterizzato ormai quasi esclusivamente da colture in serra. Le strutture abbandonate e fatiscenti di una vecchia base americana, in area *landside*, offrono rifugio a rapaci notturni come il barbagianni e ad altre specie, tra cui il piccione.

* Il trend è calcolato con la formula della regressione lineare; se nell'arco di tre anni l'indice di rischio è calato, il trend è negativo, altrimenti è positivo. Valori del trend compresi tra -0,05 e 0,05 vengono considerati stabili per motivi statistici.

Sistemi di mitigazione utilizzati

Pratiche specifiche di gestione ecologica del sedime

È confermata la "Short Grass Policy" implementata nel 2023. La manutenzione delle aree verdi in *airside* è affidata a società esterna nel rispetto delle raccomandazioni delle Autorità Aeronautiche.

Sistemi di dissuasione diretta presenti

- 2 Vetture BCU (di cui una di back-up)
- 2 Distress call veicolare
- 2 Pistola a salve
- 2 Cannoni a gas telecomandati

Azioni di mitigazione future

- Ripetizione delle ispezioni pre-volo diurne e notturne con passaggi in pista prima di decolli e atterraggi.



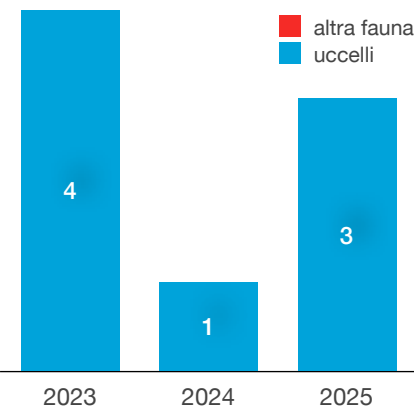
Crotone

L'aeroporto "Pitagora" (codice ICAO LIBC) è situato a 15 km a sud di Crotone. La struttura occupa un'area di 145 ettari ed è dotata di una pista di volo lunga 2.000 m e larga 45 m.

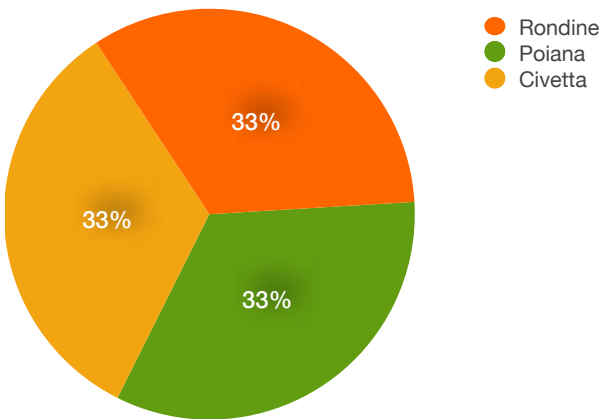
Analisi del rischio

n. movimenti	2,889	Indice di Rischio		
n. impatti con volatili	3	BRI ₂		
n. impatti con altra fauna	0	2023	2024	2025
n. ispezioni giornaliere	1+prevolo	0.02	0.01	0.02
				Trend*
				Stabile

N. impatti negli ultimi tre anni



Specie impattate nell'ultimo anno



Analisi dei dati e possibili cause di rischio

Gli avvistamenti di volatili in *airside* nel 2025 sono diminuiti rispetto al 2024, passando da 2.165 a 826 unità, con una riduzione nel dettaglio di rondine, gabbiano comune e cornacchia grigia. Si registra invece un lieve aumento delle presenze di airone guardabuoi e di gazza.

* Il trend è calcolato con la formula della regressione lineare; se nell'arco di tre anni l'indice di rischio è calato, il trend è negativo, altrimenti è positivo. Valori del trend compresi tra -0,05 e 0,05 vengono considerati stabili per motivi statistici.

Sistemi di mitigazione utilizzati

Pratiche specifiche di gestione ecologica del sedime

La conduzione della gestione delle aree a verde è affidata a terzi.

Sistemi di dissuasione diretta presenti

- 1 Auto 4x4 allestita con fari alta visibilità
- 1 *Distress call* veicolare

Azioni di mitigazione future

- Maggiore attenzione al riconoscimento delle specie e alla registrazione degli animali presenti in *airside*.



Cuneo

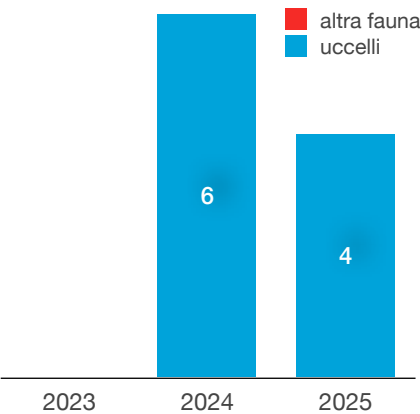
L'aeroporto "Langhe e Alpi del Mare" (codice ICAO LIMZ) è situato nel comune di Levaldigi a 16 km dalla città di Cuneo su un sedime di 180 ettari ed è dotato di una pista di volo lunga 2.100 m e larga 45 m.

Analisi del rischio

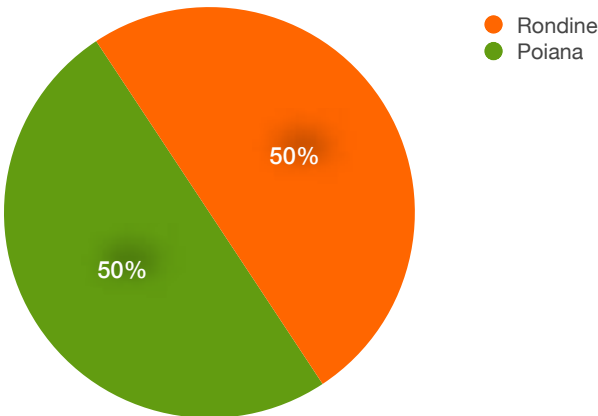
n. movimenti	3,281
n. impatti con volatili	4
n. impatti con altra fauna	0
n. ispezioni giornaliere	3-6

Indice di Rischio			
BRI ₂			Trend*
2023	2024	2025	
0.01	0.06	0.05	Stabile

N. impatti negli ultimi tre anni



Specie impattate nell'ultimo anno



Analisi dei dati e possibili cause di rischio

Lo scalo si inserisce in un contesto agricolo, con elementi di ruralità diffusa e coltivi. Risultano in aumento specie associate a un valore di rischio più elevato in quanto gregarie o di maggiori dimensioni e peso, in particolare il gabbiano comune e l'airone cenerino.

* Il trend è calcolato con la formula della regressione lineare; se nell'arco di tre anni l'indice di rischio è calato, il trend è negativo, altrimenti è positivo. Valori del trend compresi tra -0,05 e 0,05 vengono considerati stabili per motivi statistici.

Sistemi di mitigazione utilizzati

Pratiche specifiche di gestione ecologica del sedime

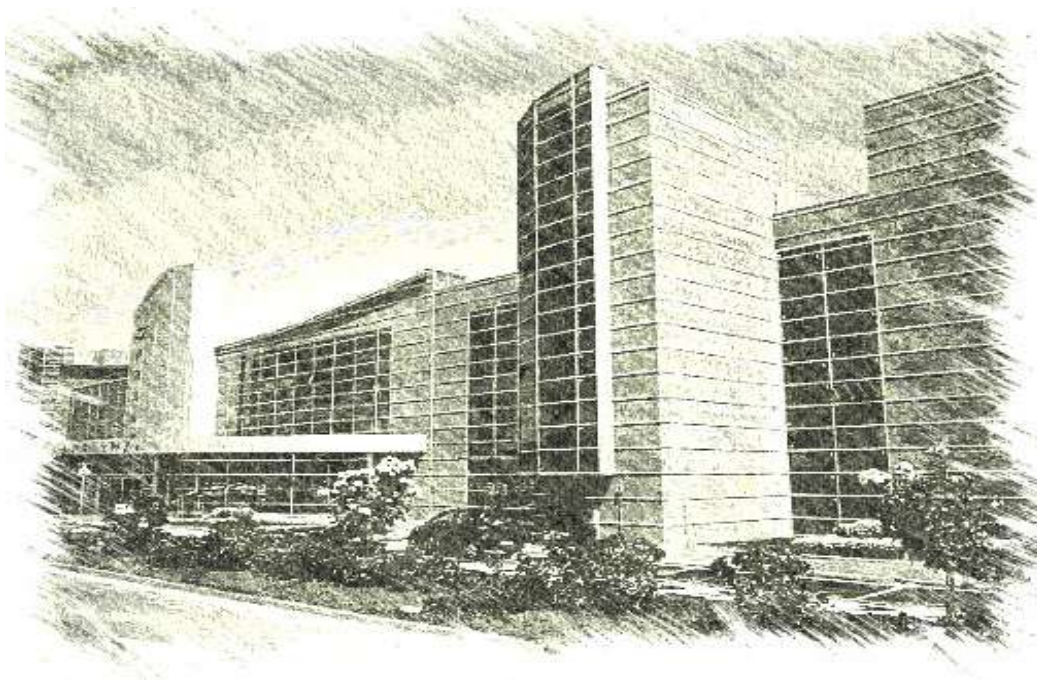
I contratti agricoli sono stati riformulati in senso compatibile con il rischio *wildlife strike* unitamente a una *tall grass policy*. Hangar e capannoni sono tenuti chiusi per impedire l'accesso di volatili problematici; periodicamente si fa ricorso a *distress call* e generatori di rumore per impedirne la colonizzazione. I limitati depositi temporanei di rifiuti sono custoditi negli appositi contenitori chiusi e attentamente monitorati.

Sistemi di dissuasione diretta presenti

- 1 Sistema a *distress-call*
- 1 Veicolo 4x4 munito di radio
- 1 Pistola a salve

Azioni di mitigazione future

- Attenzione alla corretta esecuzione dei monitoraggi e degli allontanamenti della fauna in *airside*;
- Valutazione dell'incremento dei dissuasori per volatili con l'acquisto di sistemi telecomandati NRC80;
- Valutazione di nuovi progetti per la conduzione e manutenzione delle aree verdi in *airside*.



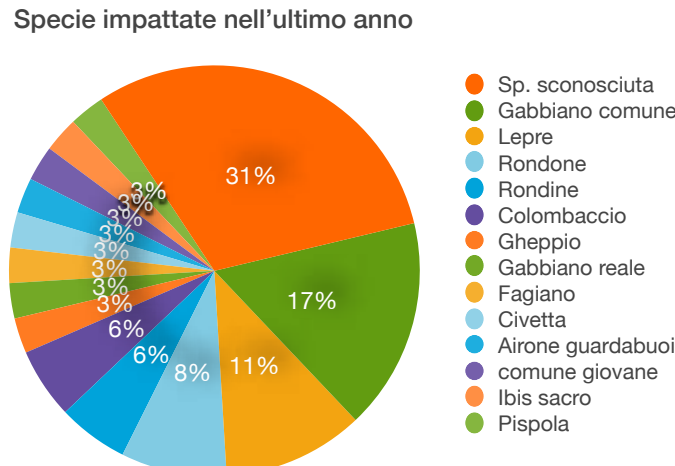
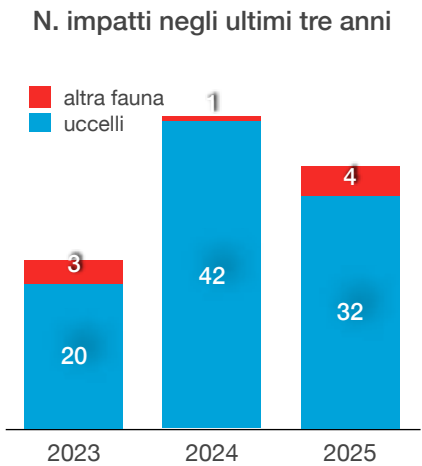
Firenze

L'aeroporto “Amerigo Vespucci” (codice ICAO LIRQ), situato in località Peretola a una distanza di 5 km dalla città di Firenze, occupa un sedime di 115 ettari. E' dotato di una pista di lunghezza pari a 1.560 m e larghezza pari a 30 m.

Analisi del rischio

n. movimenti	43,793
n. impatti con volatili	32
n. impatti con altra fauna	4
n. ispezioni giornaliere	4-6

Indice di Rischio			
BRI ₂			Trend*
2023	2024	2025	
0.15	0.21	0.13	Stabile



Analisi dei dati e possibili cause di rischio

L'aeroporto si inserisce in un contesto ecotonale in grado di sostenere buoni livelli di biodiversità, definito dagli stagni esterni di origine antropica, in parte gestiti da associazioni ambientaliste, e dalle aree rurali a conduzione agro-pastorale che ne alimentano l'attrattività per l'avifauna, in particolare acquatica. Contribuiscono al contesto anche l'oasi naturalistica dello Stagno di Val di Rose, attiva dal 2013, e lo Stagno di Peretola, entrambi confinanti con il sedime a ovest e frequentati da laridi, ardeidi e anatidi. Nel 2025 i movimenti aerei sono aumentati (da 40.407 a 43.793) mentre le presenze faunistiche in *airside* sono diminuite (da 23.218 a 9.259). Tra gli impatti si registrano diminuzioni per colombaccio, piccione e gabbiano reale, e aumenti per gabbiano comune, lepre e specie non identificata (da 5 a 11).

* Il trend è calcolato con la formula della regressione lineare; se nell'arco di tre anni l'indice di rischio è calato, il trend è negativo, altrimenti è positivo. Valori del trend compresi tra -0,05 e 0,05 vengono considerati stabili per motivi statistici.

Sistemi di mitigazione utilizzati

Pratiche specifiche di gestione ecologica del sedime

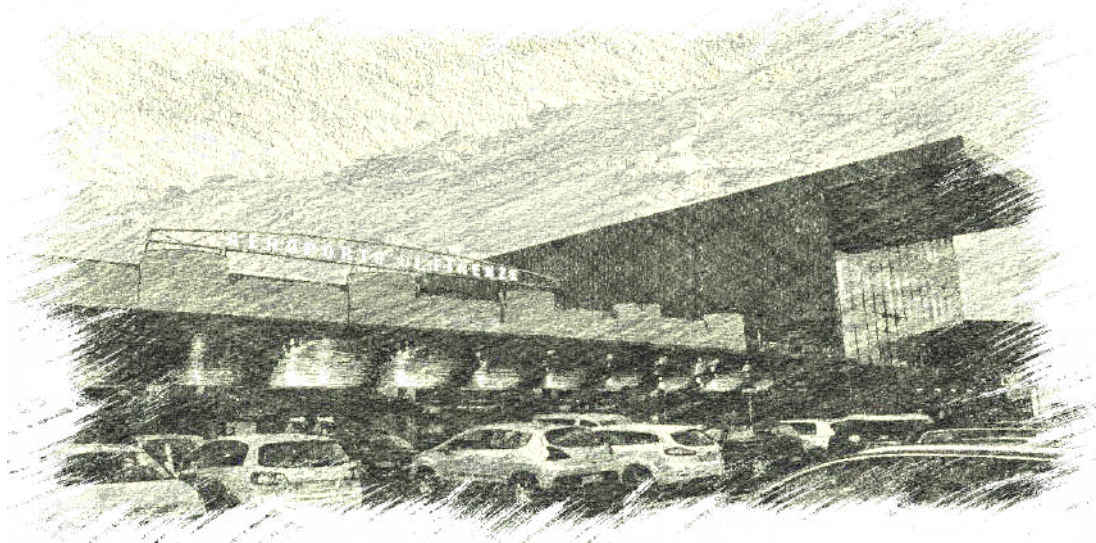
La manutenzione delle aree verdi interne è curata dal gestore con mezzi e personale proprio. Sono stati applicati interventi di bonifica con prodotti mirati per evitare che le lumache interessassero la *runway* e costituissero attrattiva per i gabbiani. Per ridurre le attrattive per i piccioni sono stati eseguiti tagli frequenti e precoci del manto erboso in *airside*. Sono presenti gabbie per cattura incruenta di lepri e fagiani attive tutto l'anno (escluso periodo riproduttivo), gestite in collaborazione con la Polizia Locale (ex Polizia Provinciale) dell'Area Metropolitana di Firenze.

Sistemi di dissuasione diretta presenti

- 3 *Distress call* veicolari
- 1 *Distress call* portatile
- 2 Pistole a salve
- Vetture 4x4
- 7 Cannoni a gas radiocomandati
- Convenzione con Bird Control Italy srl che, su chiamata, interviene a supporto con *distress call*, aquilone, pistola a salve, cani, falchi, laser e stampi.
- Gabbie di cattura incruenta per fagiani e lepri, gestite in collaborazione con la Polizia Locale (ex Polizia Provinciale) dell'Area Metropolitana di Firenze.

Azioni di mitigazione future

- Condivisione al personale BCU (GOS - Ground Operations Supervisor) dell'andamento del BRI2, con enfasi sull'accuratezza dei dati rilevati e sull'importanza dell'allontanamento incruento;
- Prosecuzione della cattura di lepri e fagiani a sforzo costante (escluso il periodo riproduttivo) per la consegna alla Polizia Provinciale di Firenze;
- Trattamenti con lumbricida, se necessario, per ridurre la presenza di chioccioline e lumache;
- Valutazione, con Bird Control Italy, dell'eventuale ricollocamento dei sistemi NRC80 radiocomandati per aumentare la mitigazione in zona nord-ovest, dove sono in corso lavori per vasche di espansione che possono costituire nuova attrattiva per gli uccelli acquatici.



Foggia

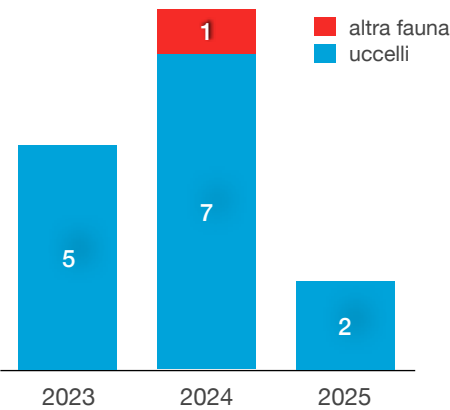
L'aeroporto nazionale “Gino Lisa” (codice ICAO LIBF) ha riaperto al traffico civile ad ottobre 2022 dopo essere stato chiuso per più di 10 anni. Si trova a circa 3 km dalla città di Foggia, ed è dotato di una pista la cui lunghezza è pari a 1.735 m per 45 m di larghezza.

Analisi del rischio

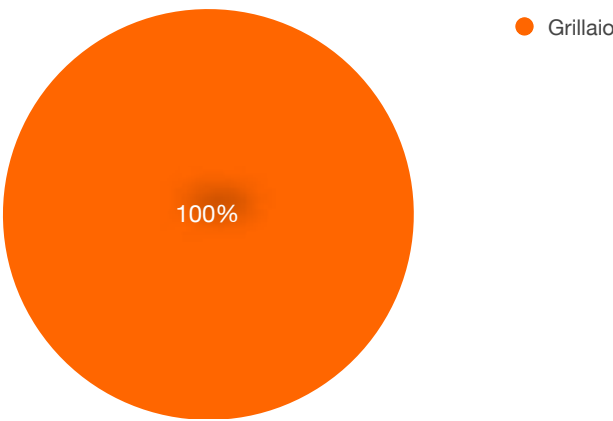
n. movimenti	2,041
n. impatti con volatili	2
n. impatti con altra fauna	0
n. ispezioni giornaliere	Continue

Indice di Rischio			
BRI ₂			Trend*
2023	2024	2025	
0.03	0.05	0.02	Stabile

N. impatti negli ultimi tre anni



Specie impattate nell'ultimo anno



Analisi dei dati e possibili cause di rischio

Le specie coinvolte negli eventi di *bird strike* nel 2025 sono riconducibili a due impatti con grillaio. I mesi con il maggior numero di movimenti aerei sono maggio, giugno, luglio e agosto, mentre gli eventi di *bird strike* si sono verificati a luglio e settembre. Le specie con maggiore presenza in *airside* sono rondine, in aumento rispetto al 2024, storno, piccione e gabbiano reale, quest'ultimo in diminuzione rispetto all'anno precedente.

* Il trend è calcolato con la formula della regressione lineare; se nell'arco di tre anni l'indice di rischio è calato, il trend è negativo, altrimenti è positivo. Valori del trend compresi tra -0,05 e 0,05 vengono considerati stabili per motivi statistici.

Sistemi di mitigazione utilizzati

Pratiche specifiche di gestione ecologica del sedime

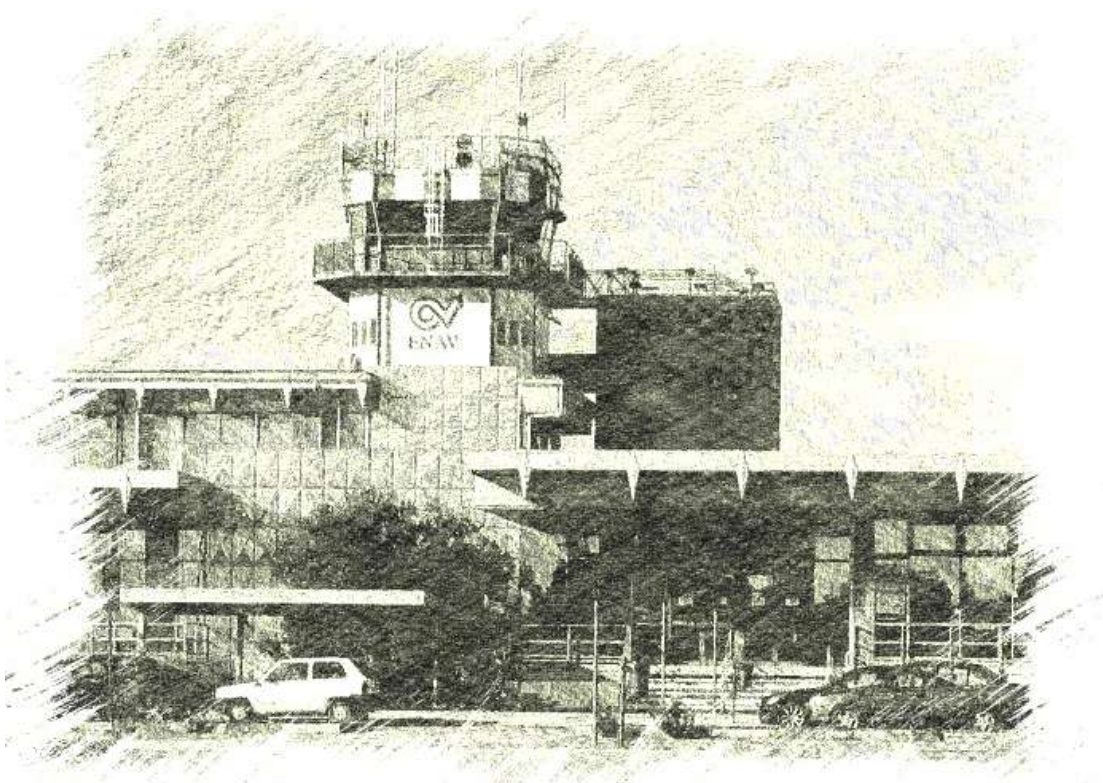
La vegetazione fitta e le chiome dense degli alberi rappresentano una fonte attrattiva per i volatili, in particolare presso le ex-aree militari e nelle zone prossime all'aerostazione che sono monitorate dalla BCU per eventuali azioni di bonifica tramite tagli o potature. Per le aree prative si rileva la presenza di ampie zone a dominanza di finocchio selvatico e vegetazione erbacea eterogenea, con altezza media del manto erboso compresa tra 25-45 cm su tutto il sedime. Gli sfalci dell'erba sono effettuati regolarmente.

Sistemi di dissuasione diretta presenti

- 1 Falconiere con mezzo allestito
- *Distress call* veicolare
- Pistole a salve
- Pistole lanciarazzi
- Sirene bitonali montate a bordo delle vetture *BCU*

Azioni di mitigazione future

- Attenzione intensificata alla prevenzione *bird strike* durante la migrazione autunnale e lo svernamento dello storno (ottobre/dicembre).



Forlì

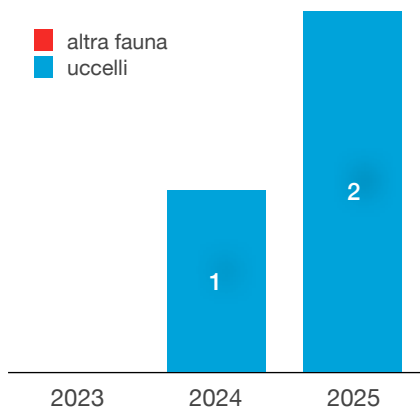
L'aeroporto internazionale di Forlì “Luigi Ridolfi” (codice ICAO LIPK) che ha ripreso i voli commerciali alla fine del 2020 dopo 7 anni di chiusura, occupa una superficie di 206 ettari, ed è dotato di una pista la cui lunghezza è pari a 2.561 m per 45 m di larghezza.

Analisi del rischio

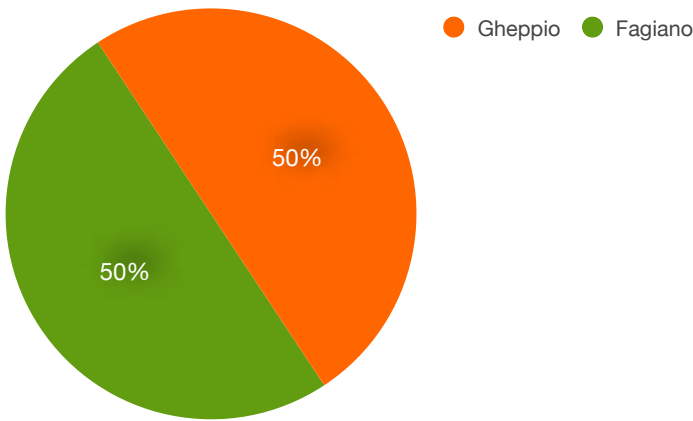
n. movimenti	7,969
n. impatti con volatili	2
n. impatti con altra fauna	0
n. ispezioni giornaliere	Saltuarie

Indice di Rischio			
BRI ₂			Trend*
2023	2024	2025	
0.00	0.01	0.02	Stabile

N. impatti negli ultimi tre anni



Specie impattate nell'ultimo anno



Analisi dei dati e possibili cause di rischio

Lo scalo si inserisce in un contesto di estrema eterogeneità ambientale, tra un ambito urbano con abbondanza di piccioni, elementi di ruralità diffusa con cornacchie e fagiani, e zone esterne limitrofe con vasche e oasi che richiamano anatidi, laridi e caradrìdi. La presenza di aironi guardabuoi sul sedime nel periodo estivo (luglio e agosto) è riconducibile principalmente alle attività di sfalcio dell'erba.

* Il trend è calcolato con la formula della regressione lineare; se nell'arco di tre anni l'indice di rischio è calato, il trend è negativo, altrimenti è positivo. Valori del trend compresi tra -0,05 e 0,05 vengono considerati stabili per motivi statistici.

Sistemi di mitigazione utilizzati

Pratiche specifiche di gestione ecologica del sedime

Il gestore aeroportuale ha avviato una campagna di impoverimento delle aree erbose per modificare il prato grasso in prato magro (*inutrient-rich grassland* in *nutrient-poor grassland*). Le zone precedentemente coltivate ad erba medica e graminacee si stanno convertendo in prato, ma in alcune aree refusi di erba medica crescono spontanei.

Sistemi di dissuasione diretta presenti

- 1 *Distress call* veicolare
- 1 *Distress call* portatile
- 1 Cannone a gas montato su carrello trainabile
- 1 Veicolo 4x4

Azioni di mitigazione future

- Valutazione dell'installazione di sistemi automatici di monitoraggio che alimentano il database BSMS e lanciano *warning* su APP *Wildlife Monitor*;
- Organizzazione di una cattura incruenta delle lepri con Polizia Locale e ATC (ambito Territoriale di Caccia).



Genova

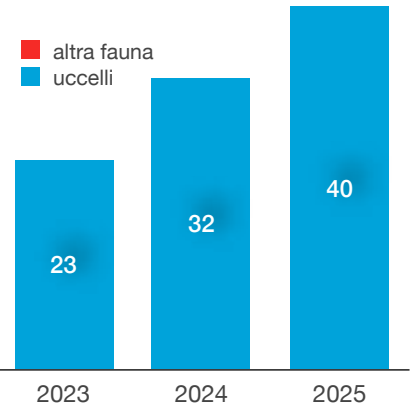
L'aeroporto internazionale “Cristoforo Colombo” (codice ICAO LIMJ) sorge nel quartiere di Sestri Ponente a Genova e occupa una superficie di 163 ettari. E' dotato di una pista la cui lunghezza è pari a 2.916 m per 45 m di larghezza.

Analisi del rischio

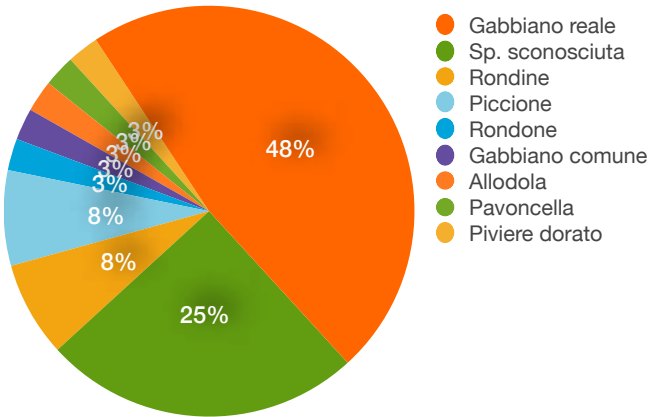
n. movimenti	17,273
n. impatti con volatili	40
n. impatti con altra fauna	0
n. ispezioni giornaliere	Continue

Indice di Rischio			
BRI ₂			Trend*
2023	2024	2025	
0.18	0.22	0.20	Stabile

N. impatti negli ultimi tre anni



Specie impattate nell'ultimo anno



Analisi dei dati e possibili cause di rischio

La maggior parte degli impatti riguarda i laridi (gabbiano reale e comune): realizzato su un terrapieno in prossimità del porto e circondato quasi completamente dal mare, l'aeroporto è soggetto a una presenza costante di laridi durante tutto l'anno. I sopralluoghi effettuati entro i 13 km dal sedime hanno evidenziato criticità legate alla discarica di Scarpino, dove l'attività di movimentazione dei rifiuti richiama quotidianamente centinaia di gabbiani reali, e alla diga foranea, che ne favorisce la sosta notturna e il conseguente attraversamento ripetuto del sedime aeroportuale.

* Il trend è calcolato con la formula della regressione lineare; se nell'arco di tre anni l'indice di rischio è calato, il trend è negativo, altrimenti è positivo. Valori del trend compresi tra -0,05 e 0,05 vengono considerati stabili per motivi statistici.

Sistemi di mitigazione utilizzati

Pratiche specifiche di gestione ecologica del sedime

E' stata adottata la "tall grass policy" per sfalcio aree verdi nell'area di movimento con altezza minima 15-30 cm. Nelle aree soggette a servitù radioelettriche e in prossimità della segnaletica verticale viene eseguito taglio a erba bassa secondo le indicazioni dell'ENAV. Le operazioni di sfalcio avvengono sotto controllo della Direzione Tecnica AGS con controlli mensili.

Sistemi di dissuasione diretta presenti

- 1 *Distress call* veicolare
- 1 Sistema Laser portatile
- 1 *Distress call* fisso
- 1 Pistola a salve
- 1 Veicolo 4x4 con sirene bitonali e fari ad alta luminosità
- Cannoni a gas fissi radiocomandati
- 1 Cannone a gas montato su Pick Up
- 2 Bird Detectors

Azioni di mitigazione future

- Attivazione di rapporti con gli Enti esterni confinanti con lo scalo, tenendo conto delle attrattive esterne evidenziate dallo studio annuale, come richiesto da ENAC con L.G. 2018/002 Ed. 01 Vers. 01 del 01/10/2018.



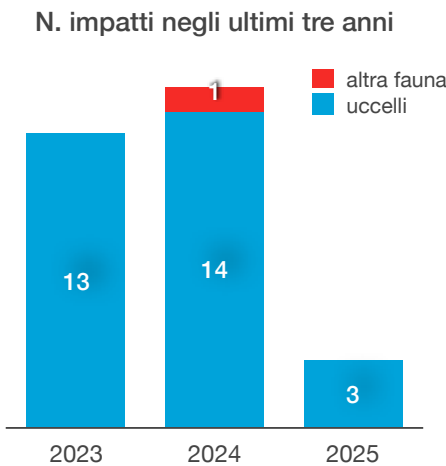
Lamezia Terme

L'aeroporto di "Sant'Eufemia" (codice ICAO LICA), situato a 3 km dalla città di Lamezia Terme occupa una superficie di 261 ettari. E' dotato di una pista la cui lunghezza è pari a 3.015 m per 45 m di larghezza.

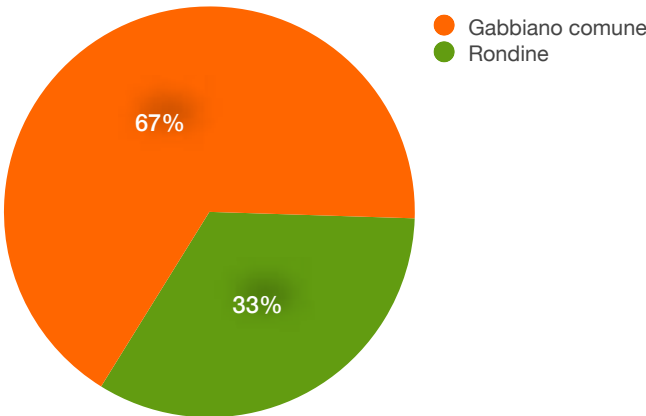
Analisi del rischio

n. movimenti	25,979
n. impatti con volatili	3
n. impatti con altra fauna	0
n. ispezioni giornaliere	4

Indice di Rischio			
BRI ₂			Trend*
2023	2024	2025	
0.07	0.09	0.04	Stabile



Specie impattate nell'ultimo anno



Analisi dei dati e possibili cause di rischio

Lo scalo si colloca in un contesto fortemente attrattivo per l'avifauna, che comprende la foce del fiume Amato, la discarica di Pianopoli, i laghi la Vota e di Palazzo e la spiaggia dell'Imbutillo, siti di sosta per uccelli migratori e svernanti; i prati stabili interni al sedime costituiscono inoltre un'attrattiva per aironi e gabbiani. Nel 2025 il numero di eventi di *bird strike* è diminuito in modo marcato, da 15 nel 2024 a 3 nel 2025, riferiti a due impatti con gabbiano comune e uno con rondine.

* Il trend è calcolato con la formula della regressione lineare; se nell'arco di tre anni l'indice di rischio è calato, il trend è negativo, altrimenti è positivo. Valori del trend compresi tra -0,05 e 0,05 vengono considerati stabili per motivi statistici.

Sistemi di mitigazione utilizzati

Pratiche specifiche di gestione ecologica del sedime

La manutenzione delle aree verdi in *airside* è assegnata a società esterna e regolamentata con il Capitolato Tecnico. Recenti lavori di stabilizzazione e livellamento delle *runway strips* hanno ridotto i ristagni d'acqua sul sedime.

Sistemi di dissuasione diretta presenti

- 1 *Distress call* veicolare
- 1 Sirene bitonali e fari montati su auto 4x4
- 1 *Distress call* portatile
- 1 Fionda professionale a lunga gittata
- 2 Cannoni a gas montati su carrello
- 1 Pistola a salve

Azioni di mitigazione future

- Intensificazione dei monitoraggi BCU con ispezioni pre-volo, specialmente durante le ore notturne;
- Interventi disinfestanti per ridurre la presenza di microfauna nelle fasce di sicurezza della pista;
- Valutazione dell'installazione di sistemi automatici di monitoraggio volatili nelle aree critiche (TDZ e rotazione), con invio automatico di warning fotografico alla APP Wildlife Monitor in dotazione agli addetti BCU.



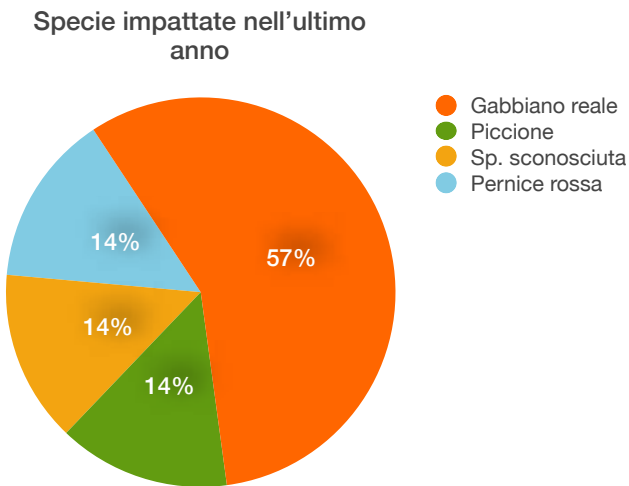
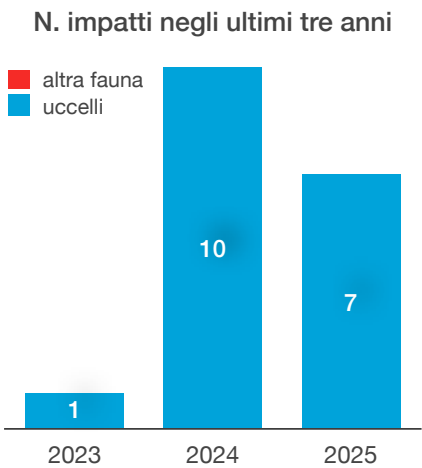
Lampedusa

L'aeroporto di Lampedusa (codice ICAO LICD), situato sull'isola omonima a 500 m dal centro abitato, ha un sedime di 67 ettari ed è dotato di una pista di volo lunga 1.795 m e larga 45 m.

Analisi del rischio

n. movimenti	7,858
n. impatti con volatili	7
n. impatti con altra fauna	0
n. ispezioni giornaliere	2+prevolo

Indice di Rischio			
BRI ₂			Trend*
2023	2024	2025	
0.02	0.09	0.04	Stabile



Analisi dei dati e possibili cause di rischio

Lo scalo si inserisce in un contesto ecotonale che costituisce un corridoio ecologico nel Mar Mediterraneo, interessato da rotte migratorie di rilevante importanza. La presenza di laridi sull'isola è costante e le aree limitrofe, tra cui l'Isola dei Conigli, sono utilizzate dal gabbiano reale come siti riproduttivi; il porto adiacente rappresenta un'ulteriore attrattiva costante. Gli avvistamenti di fauna in *airside* nel 2025 sono aumentati rispetto al 2024 (da 1.413 a 2.829), incremento attribuibile a una maggiore sensibilizzazione e formazione degli operatori BCU. In particolare sono aumentate le presenze di gabbiano reale (da 1.200 a 2.500) e gabbiano comune (da 200 a 300), mentre è diminuita quella del piccione. Gli eventi di *bird strike* hanno coinvolto gabbiano reale, pernice rossa, piccione, rondine e una specie non identificata; luglio e agosto sono risultati i mesi con il maggior numero di movimenti aerei.

* Il trend è calcolato con la formula della regressione lineare; se nell'arco di tre anni l'indice di rischio è calato, il trend è negativo, altrimenti è positivo. Valori del trend compresi tra -0,05 e 0,05 vengono considerati stabili per motivi statistici.

Sistemi di mitigazione utilizzati

Pratiche specifiche di gestione ecologica del sedime

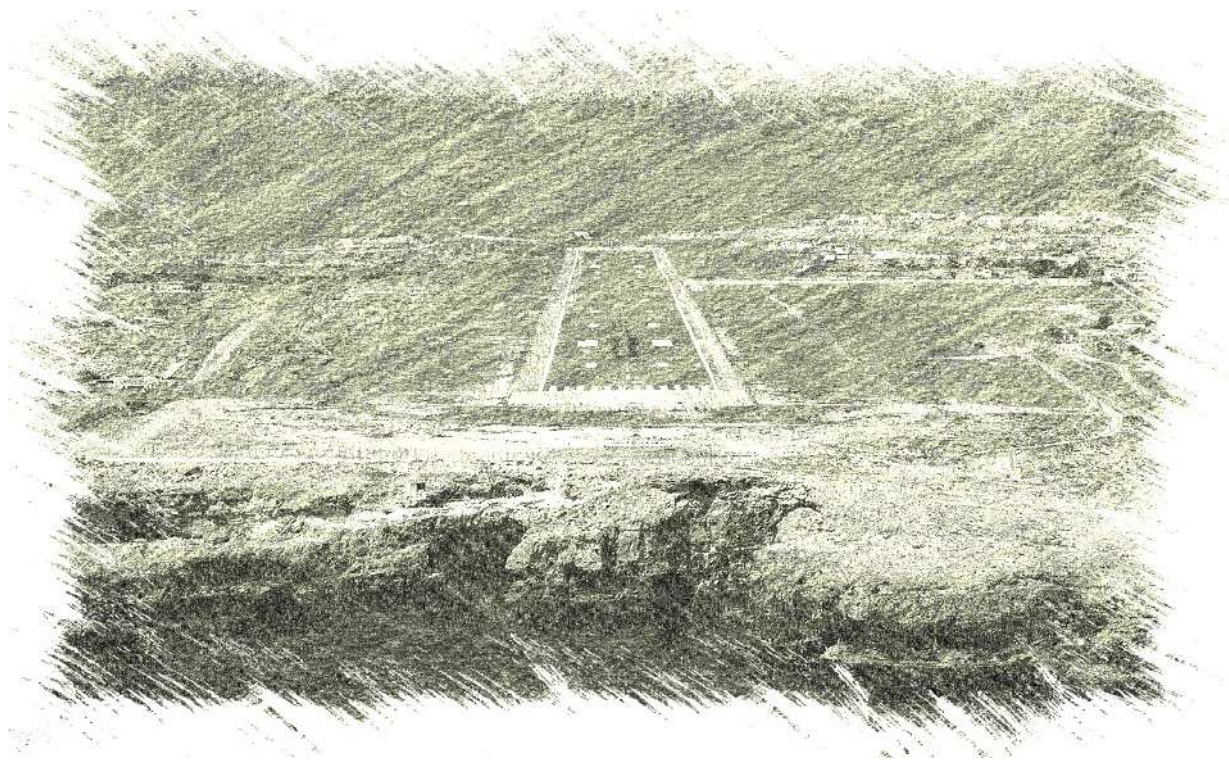
Lo sfalcio dell'erba è affidato a terzi, con pratiche standard di manutenzione delle aree verdi.

Sistemi di dissuasione diretta presenti

- 1 Sistema a *distress-call* veicolare
- 4 Cannoni a gas telecomandati

Azioni di mitigazione future

- Monitoraggio dei gabbiani, favoriti da vicinanza di pista, costa e porto in particolari condizioni meteo;
- Valutazione di laser portatile e ulteriori cannoni a gas NRC80 contro gabbiani e piccioni;
- Valutazione di un Bird Detector per il monitoraggio automatico delle aree critiche (TDZ e rotazione);
- Valutazione della revisione dei sistemi NRC80 (telai e portabombola da 10 kg).



Marina di Campo - Elba

L'aeroporto di Marina di Campo, (codice ICAO LIRJ), è situato al centro dell'Isola d'Elba, a sud della città di Portoferraio, nel territorio del comune di Campo nell'Elba. La struttura è dotata di una pista in asfalto lunga 949 m.

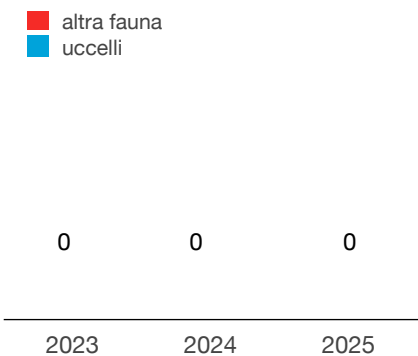
Analisi del rischio

n. movimenti	5,500
n. impatti con volatili	0
n. impatti con altra fauna	0
n. ispezioni giornaliere	2+prevolo

Indice di Rischio			
BRI ₂			Trend*
2023	2024	2025	
0.02	0.00	0.01	Stabile

N. impatti negli ultimi tre anni

Specie impattate nell'ultimo anno



Analisi dei dati e possibili cause di rischio

Lo scalo si inserisce in un contesto semi-urbano con elementi di ruralità e aree costiere, comprese il porto turistico e la piccola flotta peschereccia locale, in una complessità di habitat ecotonale capace di sostenere comunità ornitiche strutturate. Il gabbiano reale rappresenta la specie maggiormente presente in aeroporto. Gli avvistamenti di fauna in *airside* nel 2025 sono aumentati rispetto al 2024, da 792 a 1.179 unità.

* Il trend è calcolato con la formula della regressione lineare; se nell'arco di tre anni l'indice di rischio è calato, il trend è negativo, altrimenti è positivo. Valori del trend compresi tra -0,05 e 0,05 vengono considerati stabili per motivi statistici.

Sistemi di mitigazione utilizzati

Pratiche specifiche di gestione ecologica del sedime

Il gestore aeroportuale cura la manutenzione delle aree erbose.

Sistemi di dissuasione diretta presenti

- 1 *Distress call* portatile

Azioni di mitigazione future

- Nessuna azione specifica aggiuntiva indicata (Indice di Rischio stabile e molto basso).



Milano Linate

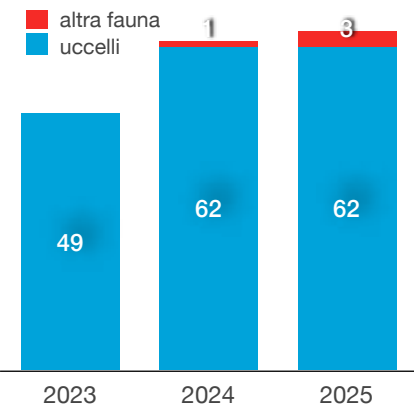
L'aeroporto di Linate "Enrico Forlanini" (codice ICAO LIML) dista 8 km dalla città di Milano. Ha un sedime di 362 ettari e dispone di una pista lunga 2.442 m e larga 60 m.

Analisi del rischio

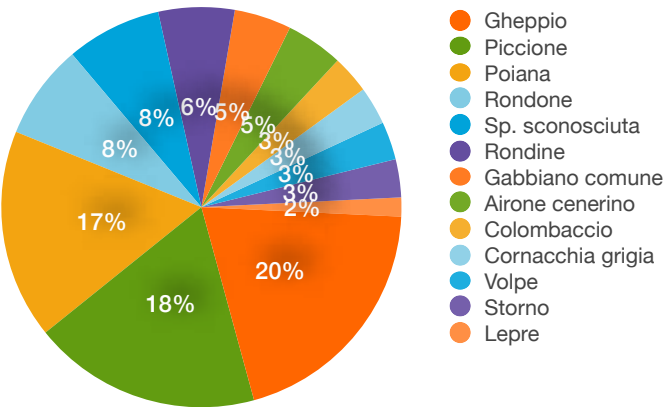
n. movimenti	119,896
n. impatti con volatili	62
n. impatti con altra fauna	3
n. ispezioni giornaliere	Continue

Indice di Rischio			
BRI ₂			Trend*
2023	2024	2025	
0.09	0.09	0.10	Stabile

N. impatti negli ultimi tre anni



Specie impattate nell'ultimo anno



Analisi dei dati e possibili cause di rischio

La collocazione dello scalo in un contesto territoriale fortemente urbanizzato e in prossimità dell'Idroscalo, espone il sedime al transito di gabbiani comuni, che insistono nell'area di manovra in alcuni periodi dell'anno. I coltivi limitrofi attraggono ardeidi (airone cenerino e guardabuoi), piccioni, storni e cornacchie, soprattutto durante le fasi di raccolta o lavorazione dei terreni. La presenza di gheppi e poiane, così come degli ardeidi, è correlata a quella delle arvicole, la cui gestione è oggetto di uno studio dedicato per migliorare la strategia di conduzione del verde aeroportuale.

* Il trend è calcolato con la formula della regressione lineare; se nell'arco di tre anni l'indice di rischio è calato, il trend è negativo, altrimenti è positivo. Valori del trend compresi tra -0,05 e 0,05 vengono considerati stabili per motivi statistici.

Sistemi di mitigazione utilizzati

Pratiche specifiche di gestione ecologica del sedime

La manutenzione delle aree verdi del sedime è condotta dagli addetti di *Maintenance Field Operations*. In coincidenza degli sfalci d'erba sono utilizzati prodotti disinfestanti autorizzati, impiegati in agricoltura e certificati. L'hangar per rimessa mezzi è protetto con rete anti piccione e i corsi d'acqua interni hanno sponde verticali in cemento coperte da reti anti volatili. Gli sfalci sulle *runway strips* sono eseguiti nelle ore notturne; si procede per aree successive in giornate differenti, alternando zone vicine e distanti dalla pista per evitare concentrazioni di uccelli. Il primo sfalcio viene effettuato precocemente (entro metà marzo) per evitare disponibilità di semi. Nel 2025 è iniziata una sperimentazione su colture in *airside* non attrattive per la fauna. È in atto una convenzione con la Città Metropolitana di Milano per il prelievo periodico di lepri, minilepri, conigli selvatici, nutrie e volpi.

Sistemi di dissuasione diretta presenti

- 2 *Distress call* veicolare
- 2 Sistemi dissuasivi sonori aggiuntivi
- Pistole a salve
- 1 Sistema fisso (*LRAD*) radiocomandato
- Cannoni a gas propano radiocomandati
- 1 Aquilone
- 1 Laser portatile
- 2 Bird Detector

Azioni di mitigazione future

- Studio sulle aree verdi per contrastare l'aumento dei piccioni;
- Bonifica delle arvicole;
- Collaborazione con Città Metropolitana di Milano per il contenimento dei mammiferi;
- Conferma del monitoraggio con Bird Detector;
- Conclusione della sperimentazione su colture non attrattive in *airside*.



Milano Malpensa

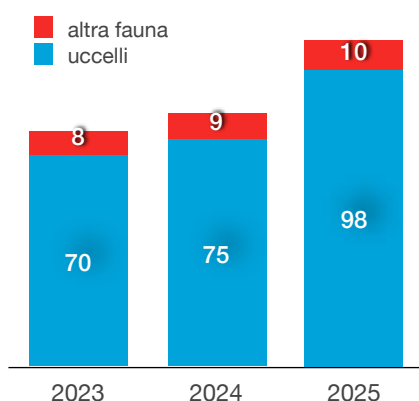
L'aeroporto di Milano-Malpensa (codice ICAO LIMC), situato a 50 km dalla città di Milano, si estende su un sedime di 1220 ettari. E' dotato di due piste parallele entrambe lunghe 3.920 m e larghe 60 m.

Analisi del rischio

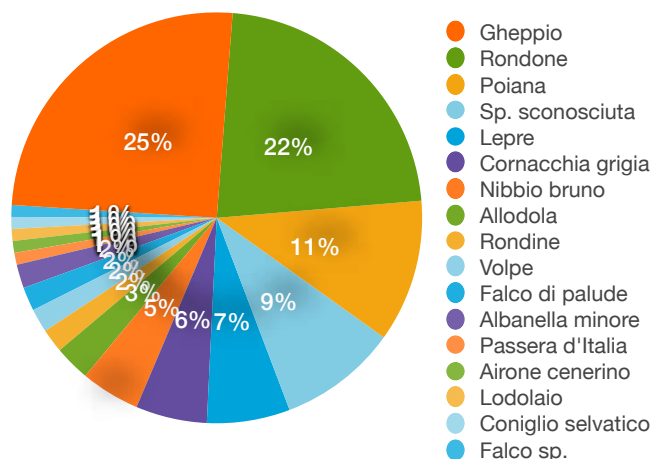
n. movimenti	222,854
n. impatti con volatili	98
n. impatti con altra fauna	10
n. ispezioni giornaliere	Continue

Indice di Rischio			
BRI ₂			Trend*
2023	2024	2025	
0.10	0.07	0.11	Stabile

N. impatti negli ultimi tre anni



Specie impattate nell'ultimo anno



Analisi dei dati e possibili cause di rischio

Le cause che inducono i volatili a frequentare l'*airside* dello scalo sono riconducibili all'inserimento dell'aeroporto in un contesto di aree boscate e urbane, mantenute in parte a prato. Le aree boscate rappresentano siti di nidificazione e dormitorio per poiana, gheppio e cornacchia grigia, specie presenti in abbondanza nella *surrounding area*, interessata da rotte migratorie per i rapaci e da aree stanziali per la cornacchia grigia.

* Il trend è calcolato con la formula della regressione lineare; se nell'arco di tre anni l'indice di rischio è calato, il trend è negativo, altrimenti è positivo. Valori del trend compresi tra -0,05 e 0,05 vengono considerati stabili per motivi statistici.

Sistemi di mitigazione utilizzati

Pratiche specifiche di gestione ecologica del sedime

L'aeroporto è inserito nell'habitat 4030 "Lande secche europee", dominato da *Calluna vulgaris* e incluso nell'Allegato I della Direttiva Habitat 92/43/CEE per il suo valore conservazionistico. Tra le minacce alla sua conservazione figurano l'invecchiamento delle popolazioni di *C. vulgaris* e la diffusione della specie esotica invasiva *Prunus serotina* (inserita nelle liste nere di Piemonte e Lombardia); la brughiera di Malpensa risulta comunque quella meno invasa da questa specie. In *airside* sono presenti grandi aree dominate da micro-arbusti di brugo, pianta a crescita lenta e poco appetibile per i volatili. Lungo la recinzione è effettuato un periodico trattamento erbicida a duplice azione con prodotti consigliati dai Consorzi Agrari. Attorno ai PAPI è stata eseguita l'asfaltatura. È presente la *Popillia japonica*, insetto esotico invasivo monitorato da SEA in collaborazione con la Regione Lombardia. Le arvicole sono monitorate periodicamente da Bird Control Italy e contenute con prodotti certificati.

Sistemi di dissuasione diretta presenti

- 2 *Distress call* veicolare
- 2 *Distress call* portatile
- 2 Pistola a salve
- 1 Sistema fisso sonoro radiocomandato
- 22 Cannoni a gas propano radiocomandati
- 1 Aquilone
- 1 Laser portatile
- 4 Bird Detector

Azioni di mitigazione future

- Studio sulla conduzione delle aree verdi per ridurre attrattive per rapaci, ardeidi e rondoni;
- Tagli anticipati sulle *runway strips* ("*poor grass policy*", erba sotto 15 cm marzo-ottobre);
- Contenimento di conigli selvatici e lepri con la collaborazione della Polizia Locale di Varese;
- Monitoraggi automatici con 4 Bird Detector;
- Nuove strategie contro le arvicole.



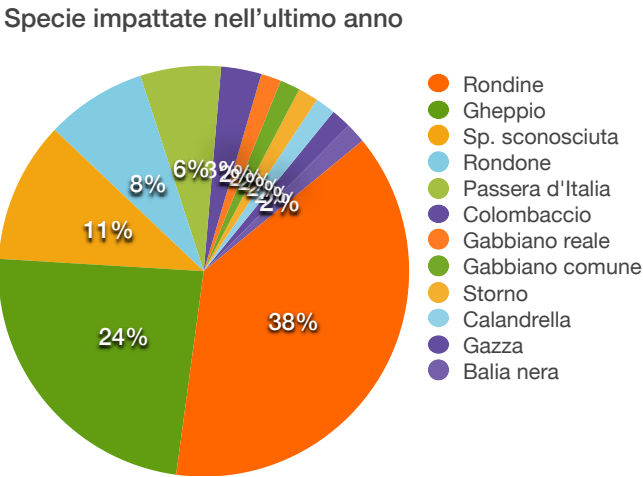
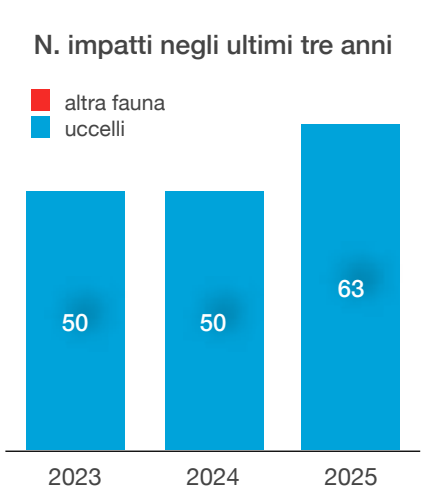
Napoli

L'aeroporto di Capodichino “Ugo Niutta” (Codice ICAO LIRN), situato a 20 km dalla città di Napoli, si estende su un sedime di 180 ettari. E’ dotato di una pista lunga 2.628 m e larga 45 m.

Analisi del rischio

n. movimenti	95,012
n. impatti con volatili	63
n. impatti con altra fauna	0
n. ispezioni giornaliere	Continue

Indice di Rischio			
BRI ₂			Trend*
2023	2024	2025	
0.09	0.09	0.12	Stabile



Analisi dei dati e possibili cause di rischio

Le fonti attrattive per la fauna selvatica sono rappresentate principalmente dall'erba che genera semi attrattivi per i piccioni e ospita ortotteri e insetti graditi a gheppi, corvidi, rondini e rondoni. Il contesto esterno al sedime, prevalentemente urbano ma alternato ad aree agricole, costiere, di macchia mediterranea e zone umide, e la ridotta disponibilità di aree verdi nella *surrounding area* spingono diverse specie a frequentare le aree verdi aeroportuali per motivi trofici. I lavori per la nuova stazione metropolitana in prossimità del sedime e le operazioni di travaso rifiuti hanno inoltre costituito, in alcuni periodi, un'ulteriore attrattiva per gabbiano comune e gabbiano reale, in un contesto di aumento degli impatti con gheppio e rondine. Le criticità individuate vengono monitorate e, ove possibile, rimosse.

* Il trend è calcolato con la formula della regressione lineare; se nell'arco di tre anni l'indice di rischio è calato, il trend è negativo, altrimenti è positivo. Valori del trend compresi tra -0,05 e 0,05 vengono considerati stabili per motivi statistici.

Sistemi di mitigazione utilizzati

Pratiche specifiche di gestione ecologica del sedime

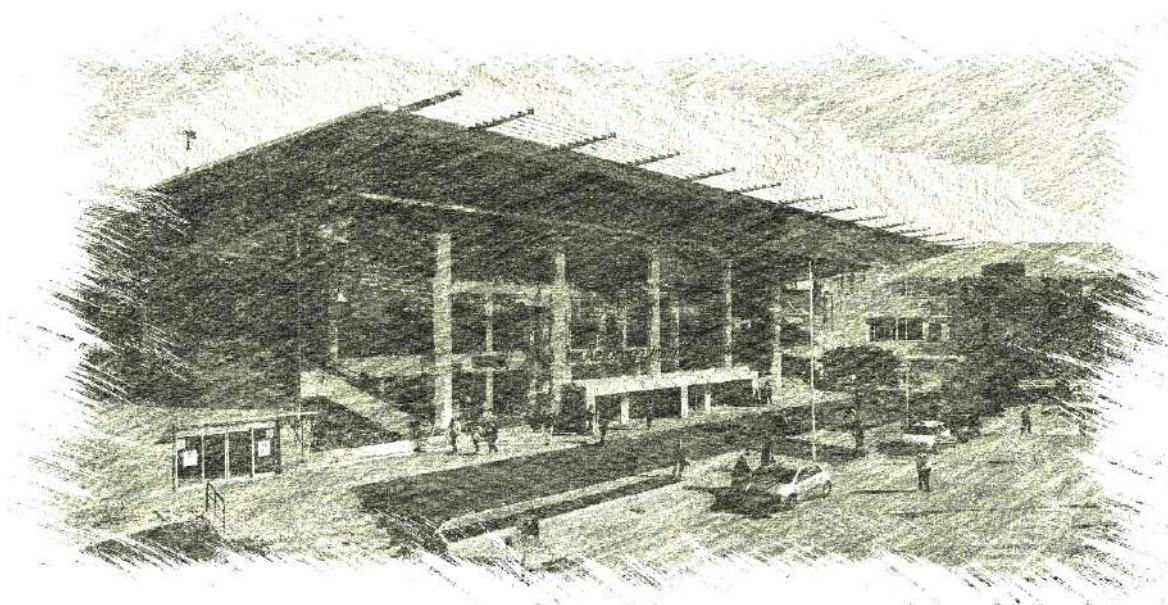
GESAC ha proseguito una politica di collaborazione con Amministrazioni locali, Autorità militari, ASL (Dipartimento di Veterinaria) e società private dei cantieri limitrofi, per mitigare le fonti di attrazione per la fauna anche all'esterno del sedime. Sono regolarmente assicurate pulizia, lavaggio, chiusura dei cassonetti e frequente rimozione dei rifiuti nelle aree di deposito temporaneo. GESAC si è focalizzata sulla gestione delle aree verdi e sul mantenimento dell'altezza del manto erboso secondo gli standard previsti; lo sfalcio dell'erba è effettuato prevalentemente in area di movimento nella fascia notturna e, nelle aree perimetrali che non interferiscono con le operazioni, anche di giorno. L'intera area di movimento è monitorata anche tramite attività ispettive ambientali nei confronti di soggetti terzi. Continua l'azione di controllo della fauna con la cattura di gatti randagi, consegnati all'ASL veterinaria.

Sistemi di dissuasione diretta presenti

- *Distress call* veicolari
- Cannoni a gas radiocomandati
- Pistola a salve
- 1 Torcia Laser
- Falconeria (dall'alba al tramonto, 365 giorni/anno)

Azioni di mitigazione future

- Promozione di progetti di riduzione del rischio con compagnie aeree operanti su Salerno e *stakeholder*;
- Promozione di una campagna di sensibilizzazione del personale su *wildlife strike*.



Olbia

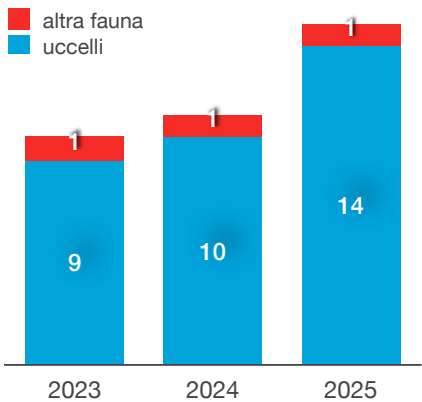
L'aeroporto Olbia Costa Smeralda (codice ICAO LIEO), situato a una distanza di 3 km da Olbia, si estende su un sedime di 206 ettari ed è dotato di una pista di lunghezza pari a 2.445 m e larghezza 45 m.

Analisi del rischio

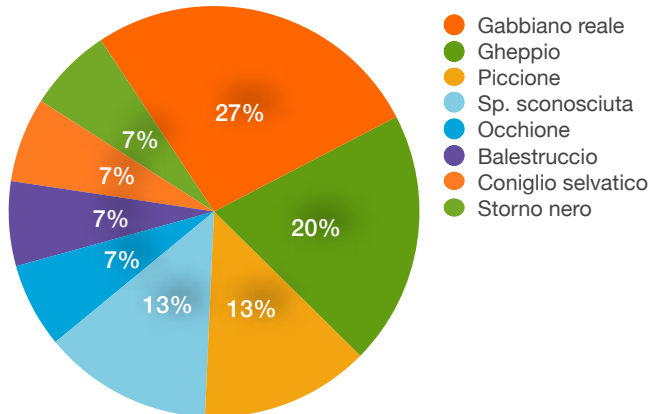
n. movimenti	44,489
n. impatti con volatili	14
n. impatti con altra fauna	1
n. ispezioni giornaliere	Continue

Indice di Rischio			
BRI ₂			Trend*
2023	2024	2025	
0.11	0.10	0.05	Stabile

N. impatti negli ultimi tre anni



Specie impattate nell'ultimo anno



Analisi dei dati e possibili cause di rischio

Si tratta di un aeroporto costiero, interessato prevalentemente dai laridi, in particolare dal gabbiano reale. Nel 2025, rispetto al 2024, si osserva un lieve aumento degli impatti con gabbiano reale (da 3 a 4) e un incremento di quelli con piccione (da 0 a 2, entrambi multipli) e con gheppio (da 0 a 3). Gli avvistamenti in *airside* sono invece diminuiti (da 88.953 a 56.715 unità). Maggio, giugno e luglio sono risultati i mesi con il maggior numero di impatti.

* Il trend è calcolato con la formula della regressione lineare; se nell'arco di tre anni l'indice di rischio è calato, il trend è negativo, altrimenti è positivo. Valori del trend compresi tra -0,05 e 0,05 vengono considerati stabili per motivi statistici.

Sistemi di mitigazione utilizzati

Pratiche specifiche di gestione ecologica del sedime

Le fonti attrattive per volatili o altra fauna, come acquitrini, vegetazione arborea, manto erboso, pascoli, conduzioni agricole adiacenti, corsi d'acqua e manufatti sono controllate annualmente.

Sistemi di dissuasione diretta presenti

- 1 Sistema a *distress-call* veicolare
- 24 Cannoncini a gas radiocomandati
- 3 Dissuasori sonori fissi montati su altrettanti *finger*

Azioni di mitigazione future

- Sfalcio anticipato delle aree verdi in *airside* a marzo con intervento aggiuntivo a fine maggio/inizio giugno per assicurare la non fioritura;
- Intervento insetticida ad azione adulticida contro Ortotteri e Coleotteri carabidi in concomitanza con secondo sfalcio;
- Eradicazione e potatura straordinaria di alberi presenti in *airside* (tra cui olivastri);
- Valutazione della sostituzione di *Distress Call* veicolare con un sistema digitale con selezione suoni da tastiera *display*;
- Revisione dei sistemi NRC80 (bombole da 10 kg).



Palermo

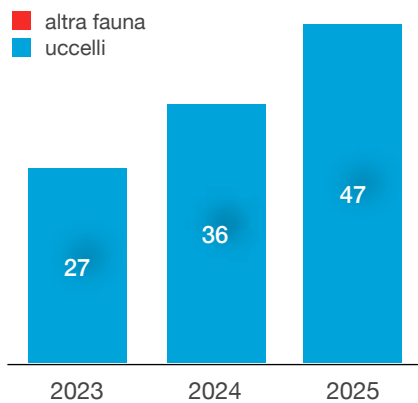
L'aeroporto “Falcone e Borsellino” (codice ICAO LICJ), situato a 25 km dalla città di Palermo in località Punta Raisi, si estende su un sedime di 330 ettari. La struttura è dotata di due piste: la prima lunga 2.068 m e larga 45 m e la seconda lunga 3.326 m e larga 60 m.

Analisi del rischio

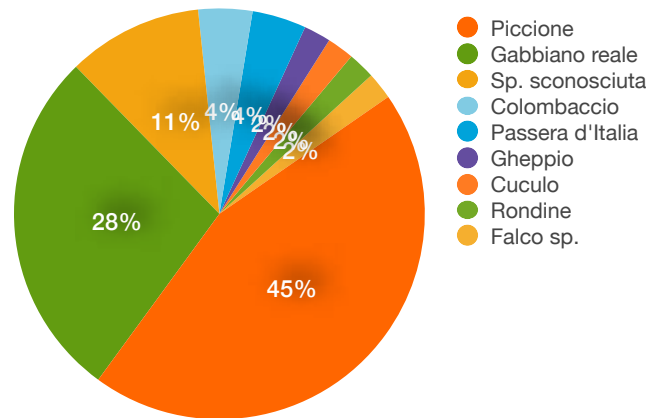
n. movimenti	64,846
n. impatti con volatili	47
n. impatti con altra fauna	0
n. ispezioni giornaliere	Continue

Indice di Rischio			
BRI ₂			Trend*
2023	2024	2025	
0.10	0.12	0.20	Stabile

N. impatti negli ultimi tre anni



Specie impattate nell'ultimo anno



Analisi dei dati e possibili cause di rischio

L'aumento del numero di eventi di *bird strike* nel 2025 rispetto al 2024 (da 36 a 47) e degli avvistamenti in *airside* (da 66.042 a 90.304) si è verificato nonostante una lieve diminuzione dei movimenti aerei. Sono inoltre aumentati in modo significativo gli impatti multipli con piccione e gabbiano reale (da 6 a 19), gli impatti con ingestione nei motori (da 3 a 13) e quelli con effetti sul volo (da 1 a 6). I monitoraggi interni evidenziano un incremento significativo delle presenze di gabbiano reale, piccione e colombaccio e un calo di storno, gazza, rondine e cornacchia grigia; gli eventi con gabbiano reale restano sostanzialmente stabili (17 nel 2024, 16 nel 2025) e si concentrano nei mesi di giugno e luglio.

* Il trend è calcolato con la formula della regressione lineare; se nell'arco di tre anni l'indice di rischio è calato, il trend è negativo, altrimenti è positivo. Valori del trend compresi tra -0,05 e 0,05 vengono considerati stabili per motivi statistici.

Sistemi di mitigazione utilizzati

Pratiche specifiche di gestione ecologica del sedime

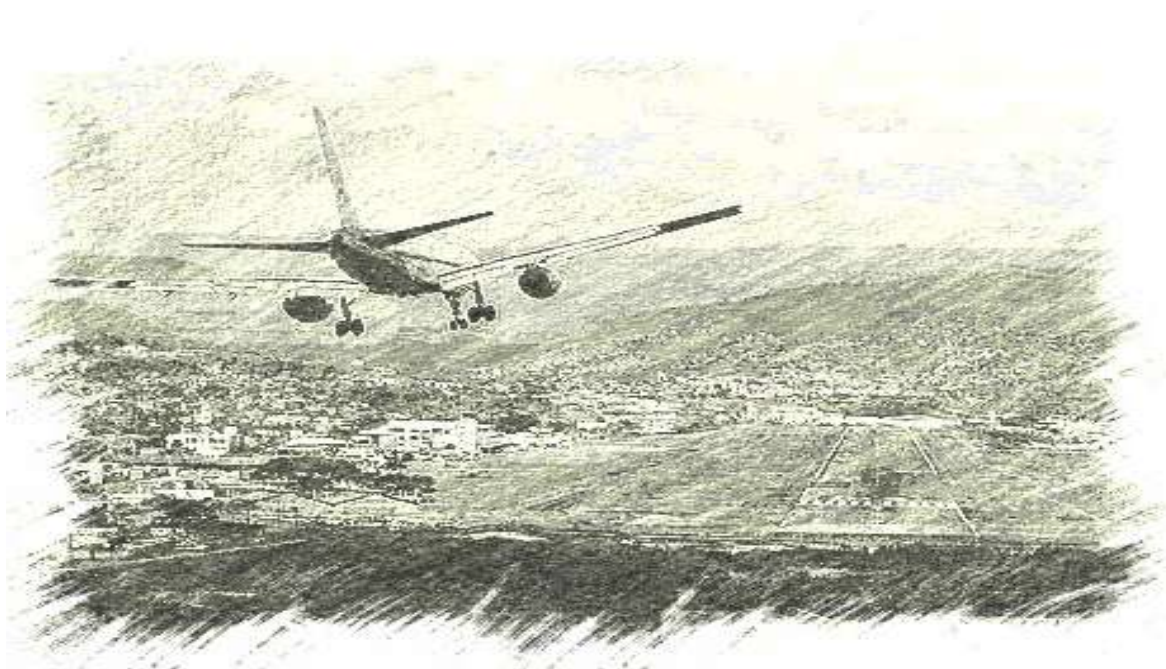
GESAP controlla la gestione ecologica e tutto ciò che può rappresentare attrattiva per i volatili. Le fonti attrattive rilevate all'interno del sedime sono risolte direttamente da GESAP, mentre, quelle rilevate in aree soggette a servitù aeronautica, sono segnalate agli Enti esterni interessati. Reti anti piccioni sono state installate presso l'aerostazione per evitare nidificazione e stazionamento, mentre sul pontile SALS è stato posizionato un cavo in acciaio e dissuasori meccanici sulle lampade per evitare lo stazionamento dei gabbiani.

Sistemi di dissuasione diretta presenti

- 2 Veicoli fuoristrada allestiti con *Distress call* veicolare
- 1 *Distress call* portatile
- 2 Pistole a salve
- 1 Laser portatile
- 1 Cannone a gas propano comandato via cavo (su fuoristrada)
- 3 Stazioni di cannoni a gas radiocomandati
- 2 Carrelli appendice con *Distress call* e cannone a gas
- 1 Carrello con cannone a gas propano

Azioni di mitigazione future

- Proseguimento del monitoraggio sulla costa nei periodi di nidificazione dei gabbiani per evitare che vi si stabiliscano;
- Intensificazione dei monitoraggi in area di manovra durante mesi da giugno a settembre per ridurre gli impatti con i gabbiani;
- Prosecuzione dei censimenti notturni dei conigli selvatici presenti sul sedime.



Pantelleria

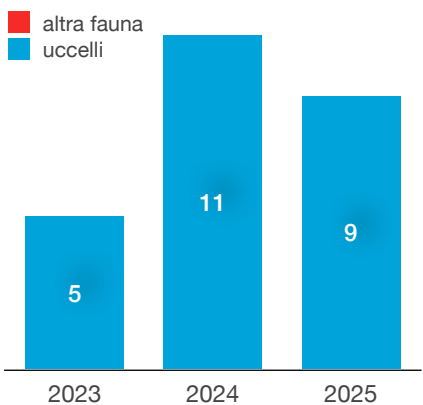
L'aeroporto "Italo D'Amico" (codice ICAO LICG), situato sull'isola di Pantelleria, si estende su un sedime di 117 ettari. E' dotato di due piste. La prima lunga 1.101 m. e larga 30 m. e la seconda lunga 1.735 m larga 45 m.

Analisi del rischio

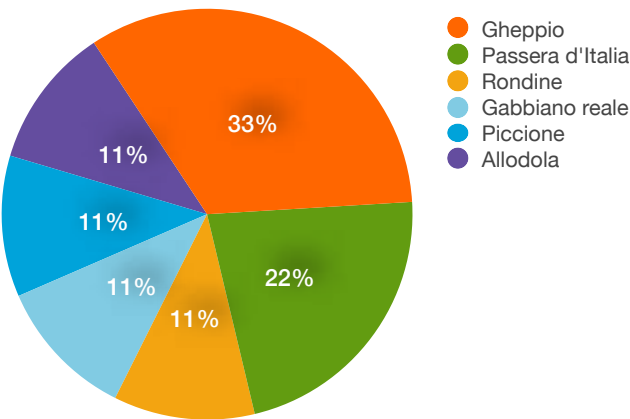
n. movimenti	4,510
n. impatti con volatili	9
n. impatti con altra fauna	0
n. ispezioni giornaliere	2+prevolo

Indice di Rischio			
BRI ₂			Trend*
2023	2024	2025	
0.04	0.06	0.05	Stabile

N. impatti negli ultimi tre anni



Specie impattate nell'ultimo anno



Analisi dei dati e possibili cause di rischio

Lo scalo si inserisce in un contesto ecotonale che costituisce un corridoio ecologico nel Mar Mediterraneo, interessato da rotte migratorie di rilevante importanza. La presenza di laridi sull'isola è costante, con il gabbiano reale che elegge le aree limitrofe come sito riproduttivo. I piccioni hanno colonizzato l'aerostazione come area di stazionamento e nidificazione, sebbene gli avvistamenti in *airside* di questa specie siano diminuiti in modo marcato (da 3.923 nel 2024 a 2.001 nel 2025). Gli eventi di *bird strike* del 2025 hanno coinvolto gheppio (3), gabbiano reale, allodola, piccione, rondine e passera d'Italia (2). I mesi con il maggior numero di movimenti aerei sono giugno, luglio, agosto e settembre.

* Il trend è calcolato con la formula della regressione lineare; se nell'arco di tre anni l'indice di rischio è calato, il trend è negativo, altrimenti è positivo. Valori del trend compresi tra -0,05 e 0,05 vengono considerati stabili per motivi statistici.

Sistemi di mitigazione utilizzati

Pratiche specifiche di gestione ecologica del sedime

Lo sfalcio dell'erba è affidato a una società esterna.

Sistemi di dissuasione diretta presenti

- 1 Sistema a *distress call* veicolare
- 1 Cannone a gas radiocomandato

Azioni di mitigazione future

- Valutazione dell'integrazione dei sistemi di allontanamento da 1 a 6 unità.



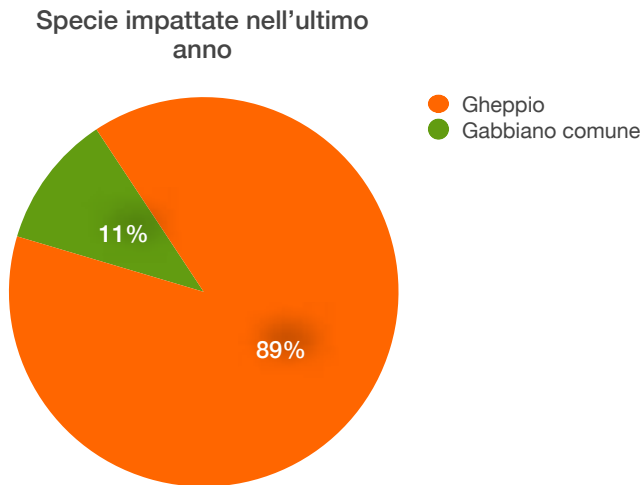
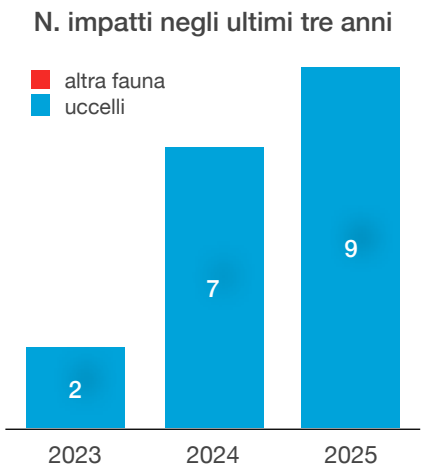
Parma

L'aeroporto “Giuseppe Verdi” (codice ICAO LIMP), situato a una distanza di 3 km dalla città di Parma, si estende su un’area di 103 ettari. La struttura è dotata di una pista lunga 2.124 m e larga 45 m.

Analisi del rischio

n. movimenti	5,062
n. impatti con volatili	9
n. impatti con altra fauna	0
n. ispezioni giornaliere	Continue

Indice di Rischio			
BRI ₂			Trend*
2023	2024	2025	
0.06	0.08	0.08	Stabile



Analisi dei dati e possibili cause di rischio

Lo scalo si inserisce in un contesto di eterogeneità ambientale definito dalle aste fluviali del Taro e del Parma e da aree coltivate, elementi che concorrono in modo rilevante alla biodiversità e alla presenza ornitica locale. La massiccia presenza di gheppi nel periodo estivo, che stazionano frequentemente in pista nonostante le ispezioni regolari condotte dalla BCU prima di ogni movimento, ha determinato un incremento significativo del numero di impatti. L'aumento dei movimenti aerei e la contestuale diminuzione delle presenze faunistiche in *airside* nel 2025 si sono verificati nonostante il maggior numero di eventi di *bird strike* rispetto al 2024.

* Il trend è calcolato con la formula della regressione lineare; se nell'arco di tre anni l'indice di rischio è calato, il trend è negativo, altrimenti è positivo. Valori del trend compresi tra -0,05 e 0,05 vengono considerati stabili per motivi statistici.

Sistemi di mitigazione utilizzati

Pratiche specifiche di gestione ecologica del sedime

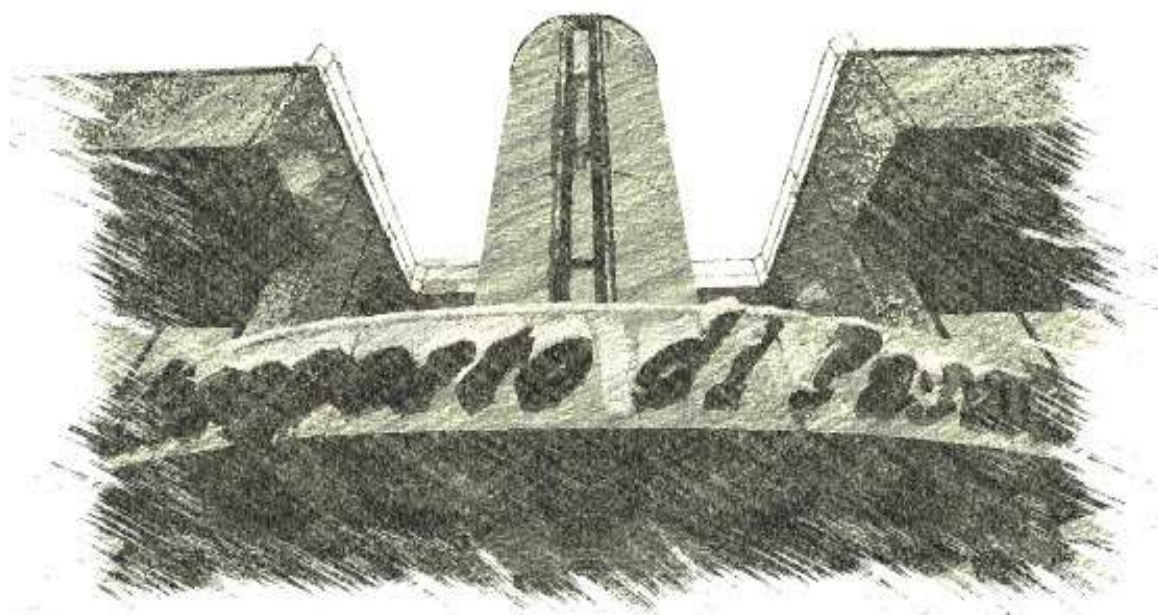
Il gestore ha mantenuto efficienti le pompe aspiranti per rimuovere rapidamente eventuali ristagni d'acqua sul manto erboso. È stata eliminata la copertura arborea ed erbacea sul sedime ed è stata attuata la "*tall grass policy*" con rimozione dell'erba tagliata; l'obiettivo è convertire, nel lungo termine, il prato grasso ereditato dalle vecchie conduzioni agricole in prato magro. Sogeap ha inoltre individuato le fonti attrattive per i volatili in zone esterne all'aeroporto e avviato rapporti con gli *stakeholder* locali, applicando strategie congiunte condivise con ENAC.

Sistemi di dissuasione diretta presenti

- 6 Cannoni a gas
- 1 Auto
- 1 Auto con *Distress call* veicolare
- 1 *Distress call* portatile
- 1 Auto con sirena bitonale

Azioni di mitigazione future

- Ispezioni di pista pre-volo durante le ore notturne o LVP.



Perugia

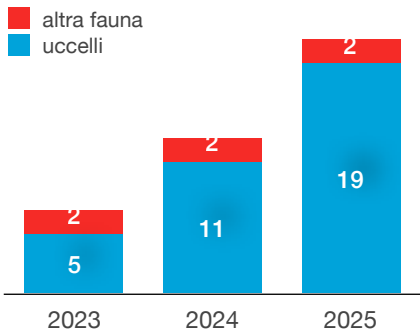
L'aeroporto "San Francesco d'Assisi" (codice ICAO LIRZ) è situato a una distanza di 12 km dalla città di Perugia. La struttura è dotata di una pista lunga 2.199 m e larga 45 m. Il suo sedime occupa un'area di 208 ettari.

Analisi del rischio

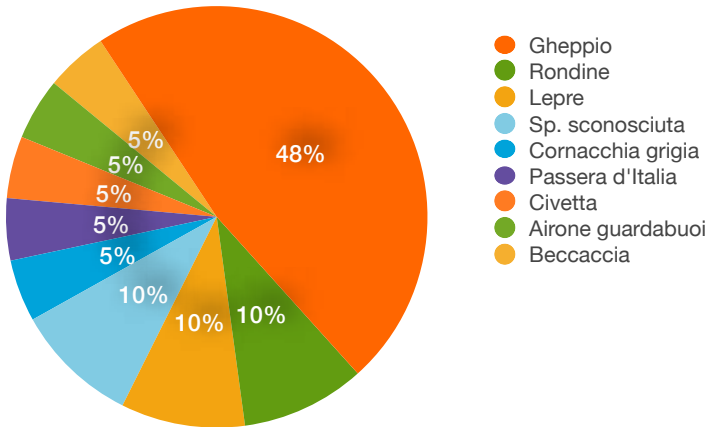
n. movimenti	6,669
n. impatti con volatili	19
n. impatti con altra fauna	2
n. ispezioni giornaliere	6-8

Indice di Rischio			
BRI ₂			Trend*
2023	2024	2025	
0.09	0.09	0.13	Stabile

N. impatti negli ultimi tre anni



Specie impattate nell'ultimo anno



Analisi dei dati e possibili cause di rischio

Nel 2025 gli eventi di *wildlife strike* sono aumentati rispetto al 2024 (da 13 a 21), mentre gli avvistamenti in *airside* sono diminuiti in modo marcato, da 10.782 a 4.260 unità (circa -60%). Il periodo estivo, in particolare luglio, ha concentrato il maggior numero di impatti, riconducibili soprattutto al gheppio (10 impatti). A seguito di un'indagine interna volta a individuare le cause dell'incremento tra luglio e agosto, sono state adottate misure di mitigazione temporanee, tra cui l'intensificazione delle ispezioni BCU (da 6 a 8 al giorno) e osservazioni periodiche dell'area di manovra, senza tuttavia riscontrare nidi o posatoi significativi per le specie coinvolte. Nel mese di marzo è stata inoltre condotta, con autorizzazione ENAC e in accordo con l'Ambito Territoriale Caccia (ATC) di Perugia, un'operazione di cattura di 31 esemplari di lepre, poi trasferiti in aree di ripopolamento del territorio.

* Il trend è calcolato con la formula della regressione lineare; se nell'arco di tre anni l'indice di rischio è calato, il trend è negativo, altrimenti è positivo. Valori del trend compresi tra -0,05 e 0,05 vengono considerati stabili per motivi statistici.

Sistemi di mitigazione utilizzati

Pratiche specifiche di gestione ecologica del sedime

SASE affida a terzi la gestione delle aree verdi del sedime. Nel marzo 2025, a seguito dell'incremento degli avvistamenti di lepre registrati durante le ispezioni, è stata svolta un'attività di cattura nella fascia erbosa dell'area di movimento, autorizzata da ENAC e in accordo con l'Ambito Territoriale Caccia (ATC) di Perugia: sono stati catturati 31 esemplari (16 maschi e 15 femmine), trasferiti previo controllo veterinario in aree di ripopolamento del territorio perugino.

Sistemi di dissuasione diretta presenti

- 1 *Distress call* veicolare
- 1 Pistola a salve a tamburo cal. 380
- 2 Gabbie Larsen per cattura corvidi
- 1 Faro di illuminazione per censimento notturno
- 1 Cannone a gas telecomandato

Azioni di mitigazione future

- Integrazione dei sistemi di dissuasione per volatili in uso con sistemi fissi NRC80 (cannoni a gas telecomandati), previa valutazione;
- Organizzazione di un *workshop* con gli *stakeholders*;
- Valutazione dell'impiego di telecamere Bird Detector per riconoscimento e segnalazione della presenza di volatili in pista.



Pescara

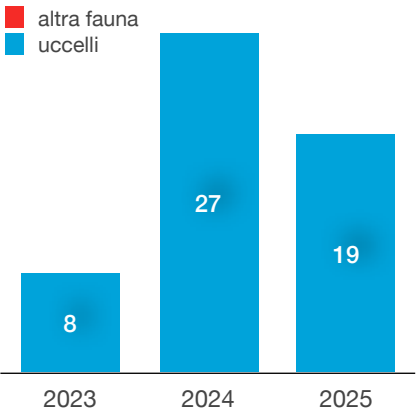
L'aeroporto internazionale d'Abruzzo "Pasquale Liberi" (codice ICAO LIBP) è situato a una distanza di 7 km dalla città di Pescara. La struttura ha un sedime aeroportuale di 163 ettari ed è dotata di un'unica pista lunga 2.419 m e larga 45 m.

Analisi del rischio

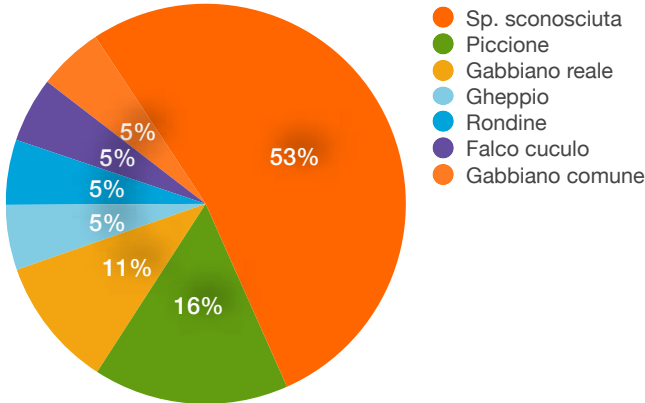
n. movimenti	15,821
n. impatti con volatili	19
n. impatti con altra fauna	0
n. ispezioni giornaliere	3

Indice di Rischio			
BRI ₂			Trend*
2023	2024	2025	
0.09	0.16	0.13	Stabile

N. impatti negli ultimi tre anni



Specie impattate nell'ultimo anno



Analisi dei dati e possibili cause di rischio

Lo scalo costiero si inserisce in un contesto ecotonale che costituisce un corridoio ecologico e migratorio, capace di sostenere comunità ornitiche strutturate. Le presenze faunistiche in *airside* nel 2025 risultano sostanzialmente costanti rispetto al 2024 (8.633 contro 8.276 unità), con una diminuzione del gabbiano comune (da 5.000 a 1.300) e un aumento dello storno (da 2.000 a 5.900). Gli eventi di *bird strike* registrano invece una diminuzione degli impatti con gabbiano comune (da 4 a 1) e con specie non identificate (da 14 a 10).

* Il trend è calcolato con la formula della regressione lineare; se nell'arco di tre anni l'indice di rischio è calato, il trend è negativo, altrimenti è positivo. Valori del trend compresi tra -0,05 e 0,05 vengono considerati stabili per motivi statistici.

Sistemi di mitigazione utilizzati

Pratiche specifiche di gestione ecologica del sedime

Il taglio dell'erba e la disinfestazione delle aree verdi è affidata a una società esterna con contratto annuale che prevede quanto raccomandato dalla normativa.

Sistemi di dissuasione diretta presenti

- 1 Veicolo fuori strada
- Sirene bitonali
- *Distress call*
- Materiale pirotecnico
- 4 Cannoni a gas su carrello (radiocomandati)

Azioni di mitigazione future

- Istruzioni per controlli di pista e raccordi durante le ore notturne o LVP, 15' prima di atterraggi/decolli;
- Valutazione dell'integrazione dei sistemi anti volatili con NRC80 e installazione di Bird Detector su *touchdown zone* e rotazione;
- Incontri con gli *stakeholder* sulle attrattive in *surrounding area*.



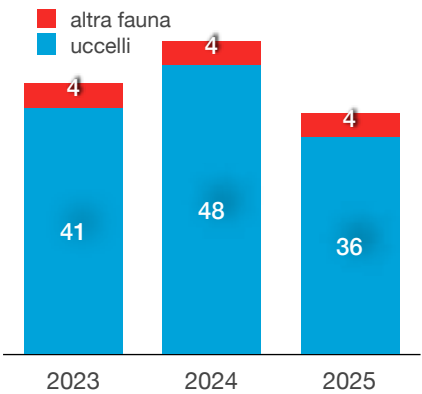
Pisa

L'aeroporto internazionale “Galileo Galilei” (codice ICAO LIRP) è un aeroporto militare aperto al traffico civile, situato a 2 km dalla città di Pisa. E’ dotato di due piste lunghe rispettivamente 2.992 m e 2.736 m.

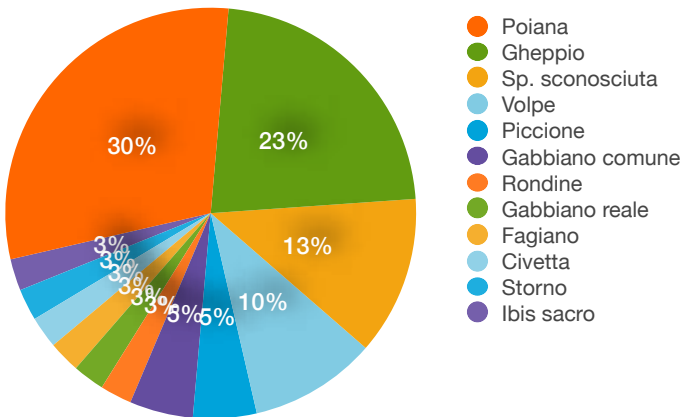
Analisi del rischio

n. movimenti	54,303	Indice di Rischio			
n. impatti con volatili	36	BRI ₂			Trend*
n. impatti con altra fauna	4	2023	2024	2025	
n. ispezioni giornaliere	Continue	0.12	0.14	0.10	Stabile

N. impatti negli ultimi tre anni



Specie impattate nell'ultimo anno



Analisi dei dati e possibili cause di rischio

Lo scalo si inserisce in un contesto ambientale eterogeneo, costituito da terreni agricoli a coltura intensiva, aree rurali, industriali e periurbane e bacini idrici, capace di sostenere comunità ornitiche molto strutturate. I canali esterni prossimi alla testata 04 costituiscono attrattiva per laridi, anatidi, ardeidi, rondini e rondoni, mentre lumache, lombrichi e ortotteri presenti su pista, *taxiway* ed erba attraggono gheppi, gabbiani e aironi; il terreno argilloso, poco drenante, favorisce inoltre ristagni d'acqua attrattivi per i volatili. Nel 2025 gli eventi di *wildlife strike* sono diminuiti rispetto al 2024, con cali per gabbiano reale (da 7 a 1), poiana (da 13 a 10) e gabbiano comune (da 4 a 2), e aumenti per gheppio (da 7 a 8) e volpe (da 3 a 4). Agosto, aprile e settembre sono risultati i mesi con il maggior numero di eventi, I movimenti aerei sono aumentati (da 50.644 a 54.303).

* Il trend è calcolato con la formula della regressione lineare; se nell'arco di tre anni l'indice di rischio è calato, il trend è negativo, altrimenti è positivo. Valori del trend compresi tra -0,05 e 0,05 vengono considerati stabili per motivi statistici.

Sistemi di mitigazione utilizzati

Pratiche specifiche di gestione ecologica del sedime

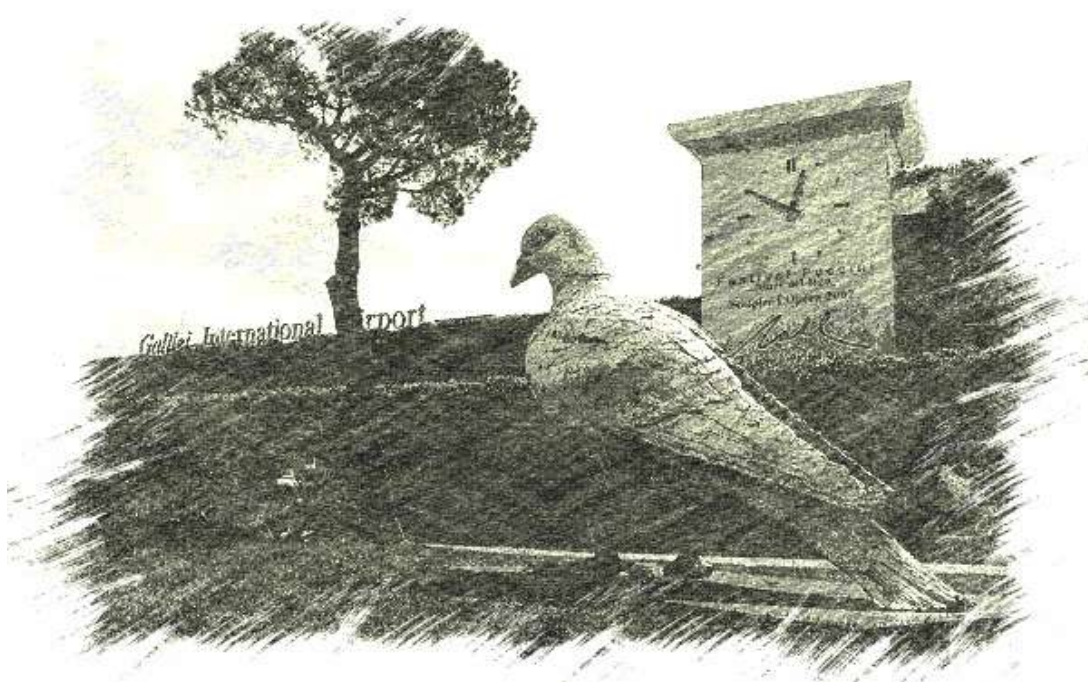
La manutenzione delle aree verdi non pavimentate è effettuata dal gestore aeroportuale per *strip* e resa delle piste e *strip* dei raccordi, dall'Aeronautica Militare per le altre aree. Durante il 2024 si è fatto ricorso a trattamenti lumachicidi e irrorazione di insetticida per ridurre le attrattive in pista ai volatili, con particolare attenzione ai gabbiani comuni e reali.

Sistemi di dissuasione diretta presenti

- 2 Veicoli allestiti con *Distress call*
- 1 Veicolo AMI
- 2 Sistema *Distress call* portatili
- 1 Pistola a salve
- Aquiloni
- 7 Cannoni a gas propano semoventi radiocomandati
- 1 Torcia laser

Azioni di mitigazione future

- Nessuna azione specifica aggiuntiva prevista.



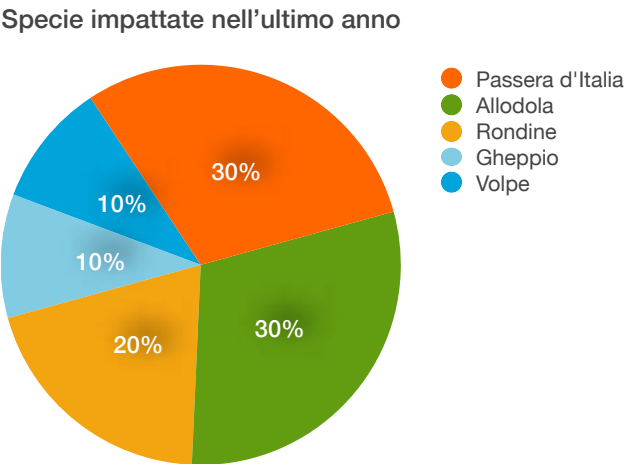
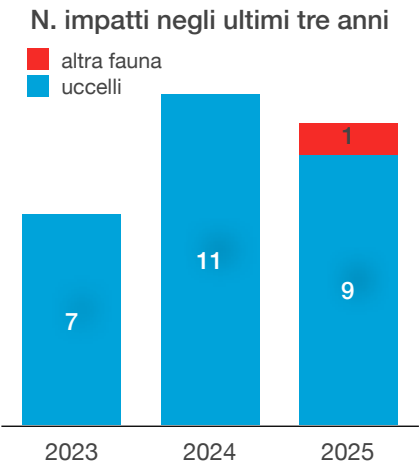
Reggio Calabria

L'aeroporto dello Stretto "Tito Minniti" (codice ICAO LICR), è situato a una distanza di 4 km dalla città di Reggio Calabria. La struttura si estende su un sedime di 148 ettari ed è dotata di due piste larghe 45 m e lunghe rispettivamente 1.699 m e 1.998 m.

Analisi del rischio

n. movimenti	13,365
n. impatti con volatili	9
n. impatti con altra fauna	1
n. ispezioni giornaliere	Giornaliere

Indice di Rischio			
BRI ₂			Trend*
2023	2024	2025	
0.07	0.08	0.07	Stabile



Analisi dei dati e possibili cause di rischio

Le cause possibili degli eventi di *bird strike* sono riconducibili alla posizione geografica dell'Aeroporto dello Stretto, interessato da un transito abbondante di uccelli migratori nei periodi primaverili e autunnali, oltre che da passeriformi svernanti. Nel 2025 si registra una riduzione del numero di impatti (da 11 a 10), a fronte dell'aumento dei movimenti aerei (da 8.010 a 9.585), e un calo di alcune specie come gabbiano comune e storno nero, nonostante l'aumento complessivo delle presenze in *airside* (da 8.697 a 13.365). Risultano invece in aumento le presenze di storno, passera d'Italia, rondine e colombaccio.

* Il trend è calcolato con la formula della regressione lineare; se nell'arco di tre anni l'indice di rischio è calato, il trend è negativo, altrimenti è positivo. Valori del trend compresi tra -0,05 e 0,05 vengono considerati stabili per motivi statistici.

Sistemi di mitigazione utilizzati

Pratiche specifiche di gestione ecologica del sedime

Lo smaltimento dei rifiuti è affidato a un'organizzazione esterna. Il controllo del depuratore aeroportuale avviene con frequenza giornaliera. È applicata la “*long grass policy*”.

Sistemi di dissuasione diretta presenti

- 1 Emittitore di suoni bi-tonale
- 1 Sistema sonoro *Distress call*
- 1 Pistola a salve
- 1 Veicolo 4x4 con radio, illuminazione speciale e fari
- 1 cannone a gas radiocontrollato

Azioni di mitigazione future

- Organizzazione di un tavolo tecnico con gli *stakeholders*.



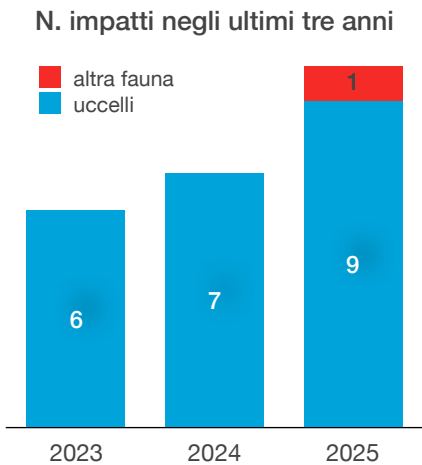
Rimini

L'aeroporto “Federico Fellini” (codice ICAO LIPR), è situato a una distanza di 8 km dalla città di Rimini. La struttura si estende su un sedime di 213 ettari ed è dotata di una pista lunga 2.962 m e larga 45.

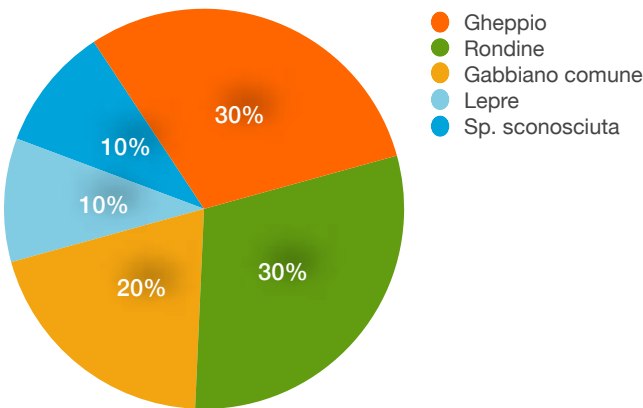
Analisi del rischio

n. movimenti	3,847
n. impatti con volatili	9
n. impatti con altra fauna	1
n. ispezioni giornaliere	4

Indice di Rischio			
BRI ₂			Trend*
2023	2024	2025	
0.04	0.03	0.04	Stabile



Specie impattate nell'ultimo anno



Analisi dei dati e possibili cause di rischio

Nel 2025 si sono registrati impatti con gabbiano comune (2), gheppio (3), lepre (1) e rondine (3); giugno, luglio e settembre sono risultati i mesi con la maggiore concentrazione di eventi. Gli avvistamenti di volatili in *airside* sono diminuiti rispetto al 2024 (da 10.265 a 8.986 unità), mentre l'aumento dei movimenti aerei ha determinato un lieve incremento del numero di impatti, tutti di bassa criticità e privi di conseguenze sul volo.

* Il trend è calcolato con la formula della regressione lineare; se nell'arco di tre anni l'indice di rischio è calato, il trend è negativo, altrimenti è positivo. Valori del trend compresi tra -0,05 e 0,05 vengono considerati stabili per motivi statistici.

Sistemi di mitigazione utilizzati

Pratiche specifiche di gestione ecologica del sedime

La conduzione delle aree verdi all'interno del sedime è affidata a terzi. La manutenzione del manto erboso viene fatta attraverso la trinciatura e l'altezza è mantenuta sopra i 25-30 cm. Nel caso l'addetto della *Bird Control Unit (BCU)* durante i monitoraggi rilevi anomalie sull'habitat e attrattive per la fauna (pozze d'acqua etc.) informa immediatamente il Responsabile Coordinatore BCU per richiedere alla Manutenzione gli interventi di bonifica necessari.

Sistemi di dissuasione diretta presenti

- 1 Veicolo BCU
- 1 Sistema illuminazione speciale
- 1 *Distress call* veicolare
- 1 *Distress call* portatile
- Petardi

Azioni di mitigazione future

- Sostituzione del dispositivo *distress call* veicolare con un modello più moderno, previa valutazione;
- Introduzione di cannoni a gas telecomandati fissi e di un cannone telecomandato montato su *pick up* o Fiorino, previa valutazione;
- Installazione di sistemi automatici di monitoraggio volatili nelle aree critiche (*touchdown zone* e Rotazione).



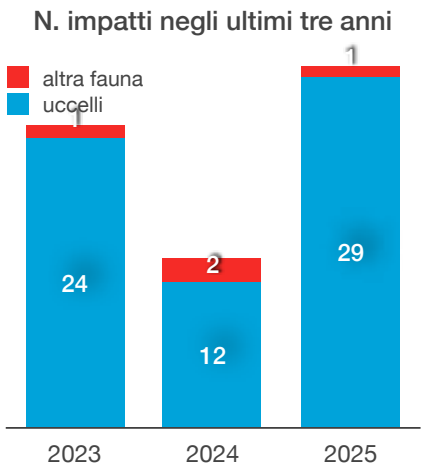
Roma Ciampino

L'aeroporto di Ciampino “Giovan Battista Pastine” (codice ICAO LIRA), è situato a una distanza di 15 km dalla città di Roma. La struttura occupa un sedime aeroportuale di 165 ettari ed è dotata di una pista lunga 2.203 m e larga 45 m.

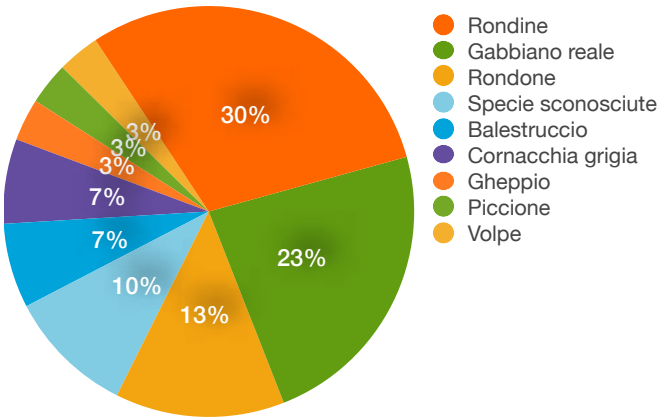
Analisi del rischio

n. movimenti	42,385
n. impatti con volatili	29
n. impatti con altra fauna	1
n. ispezioni giornaliere	Continue

Indice di Rischio			
BRI ₂			Trend*
2023	2024	2025	
0.05	0.04	0.04	Stabile



Specie impattate nell'ultimo anno



Analisi dei dati e possibili cause di rischio

Nel 2025 si evidenzia un aumento del +26% nel numero di osservazioni di fauna selvatica registrate in aeroporto rispetto all'anno precedente. Rispetto al 2024 in calo risultano le osservazioni di rondone (-68%, 3.415→1.106) e gabbiano comune (-95%, 139→7), variazioni legate più a fattori ambientali/rilevabilità che a reale declino demografico. Stabili le osservazioni di cornacchia grigia (-4%), gabbiano reale (-3%, specie a maggior rilievo per il rischio *birdstrike*). Infine in aumento le osservazioni di rondine (+535%, picchi luglio-agosto), balestruccio (+114%, picchi primaverili), storno (+76%, presenze invernali/autunnali), piccione (+69%, marzo-maggio), volpe (+37%). L'incremento degli impatti da irundinidi nel 2025 è coerente con l'aumento delle loro presenze osservate.

* Il trend è calcolato con la formula della regressione lineare; se nell'arco di tre anni l'indice di rischio è calato, il trend è negativo, altrimenti è positivo. Valori del trend compresi tra -0,05 e 0,05 vengono considerati stabili per motivi statistici

Sistemi di mitigazione utilizzati

Pratiche specifiche di gestione ecologica del sedime

Le seguenti pratiche sono messe in atto per ridurre la presenza di fauna selvatica nel sedime: divieto di coltivazioni con potere attrattivo per i volatili; assenza di rifiuti organici (cibo); assenza di specchi e ristagni d'acqua; assenza di filari e cespugli lungo le recinzioni; predisposizione di studio specialistico per l'adozione della *long grass policy* (25 cm) nelle aree verdi intorno alla pista e sfalcio notturno.

Sistemi di dissuasione diretta presenti

- 5 Veicoli 4X4 con sistema a *distress-call* e sirene bitonali per storno, gabbiano reale, gabbiano comune, pavoncella, cornacchia, taccola, piccione e gazza;
- 2 Veicoli pick-up 4x4 con fari ad alta intensità luminosa;
- 1 Sistema di allontanamento acustico LRAD veicolare;
- 7 Cannoncini a salve posizionati nelle aree più critiche del sedime;

Azioni di mitigazione future

L'aeroporto di Ciampino ottempera pienamente a quanto sancito dalla normativa vigente in materia, rientrando più che pienamente nei parametri di accettabilità del rischio, misurato sia attraverso il recente algoritmo BRL2, che anche attraverso il rateo n. di impatti/n. di movimenti. Nel 2026 pertanto non sono previste ulteriori misure di mitigazione oltre quanto già in essere.



Roma Fiumicino

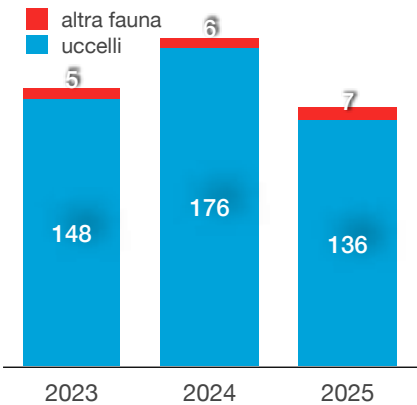
L'aeroporto di Fiumicino “Leonardo da Vinci” (codice ICAO LIRF) dista 32 km dalla città di Roma. La struttura ha un sedime aeroportuale di 1.610 ettari ed è dotata di 3 piste, la prima lunga 3.902 m e larga 45 m, la seconda lunga 3.307 m e larga 45 m, la terza lunga 3902 m e larga 60 m.

Analisi del rischio

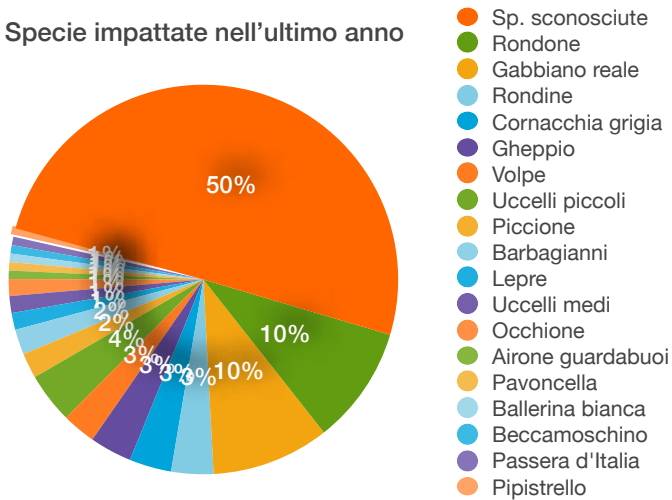
n. movimenti	322,745
n. impatti con volatili	136
n. impatti con altra fauna	7
n. ispezioni giornaliere	Continue

Indice di Rischio			
BRI ₂			Trend*
2023	2024	2025	
0.23	0.23	0.17	Stabile

N. impatti negli ultimi tre anni



Specie impattate nell'ultimo anno



Analisi dei dati e possibili cause di rischio

Nel 2025 si evidenzia un lieve calo nelle osservazioni di fauna selvatica registrate in aeroporto rispetto all'anno precedente (-16,5%). Rispetto al 2024, l'airone guardabuoi cala nelle osservazioni (-38%, 3.248 vs 5.212) pur restando sopra i livelli 2023, specie in espansione nazionale e regolarmente monitorata; cornacchia grigia e storno restano stabili, mentre il gabbiano reale, pur in calo (-24%), resta la seconda specie più osservata in *airside* con impatti stabili (14); il piccione aumenta nelle osservazioni (+44,6%) con impatti invariati (3), e la pavoncella prosegue il calo (-29%, coerente col trend nazionale) con impatti stabili e bassi (1); rondone e rondine divergono: il primo in calo netto (-33%), la seconda quasi stabile (-7%): variazioni legate più a fattori meteo che alla rilevabilità reale, con impatti coerentemente in calo (14 vs 34 e 5 vs 7); infine volpe e lepre crescono nettamente nelle osservazioni (+124% e +23%) con impatti stabili, mentre la cornacchia grigia registra più impatti (5 vs 2) a osservazioni invariate.

* Il trend è calcolato con la formula della regressione lineare; se nell'arco di tre anni l'indice di rischio è calato, il trend è negativo, altrimenti è positivo. Valori del trend compresi tra -0,05 e 0,05 vengono considerati stabili per motivi statistici.

Sistemi di mitigazione utilizzati

Pratiche specifiche di gestione ecologica del sedime

Sono messe in atto le seguenti pratiche: divieto di coltivazioni attrattive per i volatili; assenza di rifiuti organici (cibo); assenza di filari e cespugli lungo le piste; estensione della *long grass policy* (25 cm) nelle aree verdi intorno la pista; protezione meccanica di aree sensibili (reti/dissuasori).

Sistemi di dissuasione diretta presenti

- 111 Cannoncini a gas fissi radiocomandati;
- 1 Sistema a *distress-call* fisso;
- Veicoli 4x4 dotati di con sistema a *distress-call* veicolare;
- Telecamere radiocomandate;
- 1 Sistema di allontanamento acustico LRAD;
- 1 Torcia laser.

Azioni di mitigazione future

L'aeroporto di Roma Fiumicino ottempera pienamente a quanto sancito dalla normativa vigente in materia, rientrando più che pienamente nei parametri di accettabilità del rischio, misurato sia attraverso il recente algoritmo BRI2, che anche attraverso il rateo no. di impatti/no. di movimenti. Nel 2026 pertanto non sono previste ulteriori misure di mitigazione oltre quanto già in essere, se non la valutazione del potenziamento del numero di team BCU operativi sulle piste.



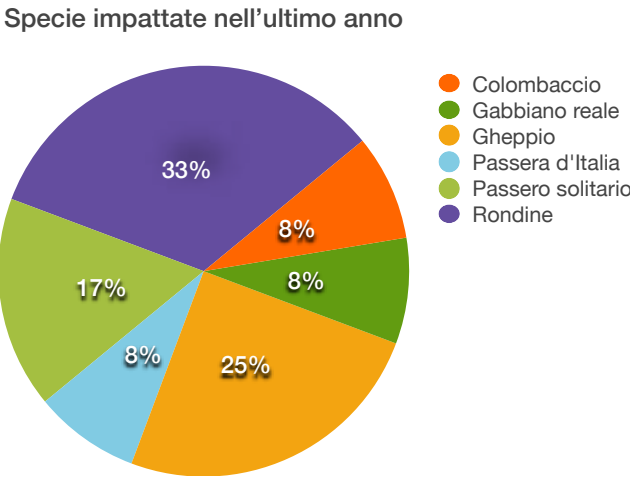
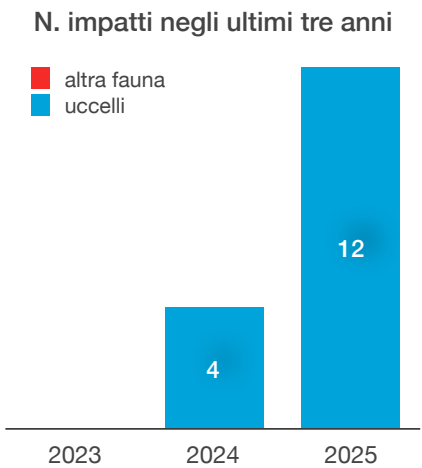
Salerno

L'aeroporto internazionale 'Costa d'Amalfi' (codice ICAO LIRI), situato a circa 14 km in linea d'aria (7,55 NM) a est-sudest del centro della città di Salerno, tra i comuni di Bellizzi e Pontecagnano Faiano, è dotato di una pista di volo (RWY 05/23) lunga 1.962 m e larga 45 m.

Analisi del rischio

n. movimenti	7.456
n. impatti con volatili	12
n. impatti con altra fauna	0
n. ispezioni giornaliere	Continue

Indice di Rischio			
BRI ₂			Trend
2023	2024	2025	
-	0.01	0.05	Non calcolabile*



Analisi dei dati e possibili cause di rischio

Lo scalo si inserisce in un contesto territoriale eterogeneo, tra aree urbane, agricole, costiere e umide, che spinge diverse specie ornitiche a frequentare per motivi trofici le aree verdi del sedime. Il confronto storico è condizionato dalla riapertura al traffico commerciale l'11 luglio 2024, dopo una lunga chiusura: il 2024 riflette quindi solo un semestre di operatività, mentre il 2025 è il primo anno intero a regime. L'aumento della fauna censita, salita a 26.166 contatti nel 2025 contro 16.541 nel 2024, e degli impatti validi, passati da 4 a 12 (di cui 4 con rondine), non è pertanto direttamente confrontabile tra i due anni, essendo il 2024 riferito a soli sei mesi di operatività contro i dodici del 2025. Nel 2025 si è comunque osservato un aumento di storno, airone guardabuoi e colombaccio; nessun impatto ha causato danni, ingestioni nei motori o effetti sul volo, e il BRI₂ resta ampiamente sotto la soglia ENAC (0,5).

* Il trend non è calcolabile secondo la metodologia della circolare ENAC APT-01B, che richiede tre annualità comparabili di operatività; il 2023 non è disponibile in quanto lo scalo è rimasto chiuso al traffico commerciale.

Sistemi di mitigazione utilizzati

Pratiche specifiche di gestione ecologica del sedime

Le azioni di mitigazione intraprese da GESAC comprendono il controllo ambientale volto a ridurre le fonti attrattive naturali, con eliminazione della vegetazione arborea presente, la gestione e lo smaltimento dei rifiuti di bordo, e il divieto di coltivazione delle aree prative interne al sedime e di allevamento di animali di qualsiasi genere.

Sistemi di dissuasione diretta presenti

- 2 Distress call veicolari
- 6 Cannoni a gas propano fissi, comandati via radio
- 2 veicoli BCU dotati di dispositivi di allontanamento incruento

Azioni di mitigazione future

- Promozione di progetti di riduzione del rischio wildlife strike con le compagnie aeree operanti su Salerno e gli *stakeholder* territoriali.
- Valutazione di un'eventuale integrazione dei sistemi di deterrenza, con incremento dei dispositivi telecomandati NRC80 o introduzione di un laser portatile



Taranto

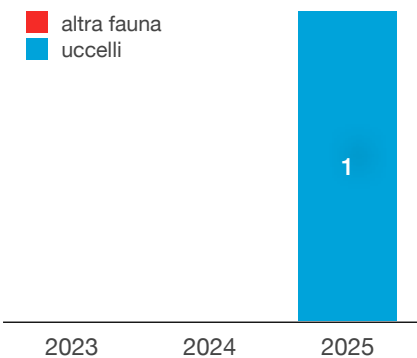
L'aeroporto di Taranto-Grottaglie "Marcello Arlotta" (codice ICAO LIBG), è situato nel territorio di Grottaglie, da cui dista 4 km. E' dotato di una pista lunga 3.200 m e larga 45m.

Analisi del rischio

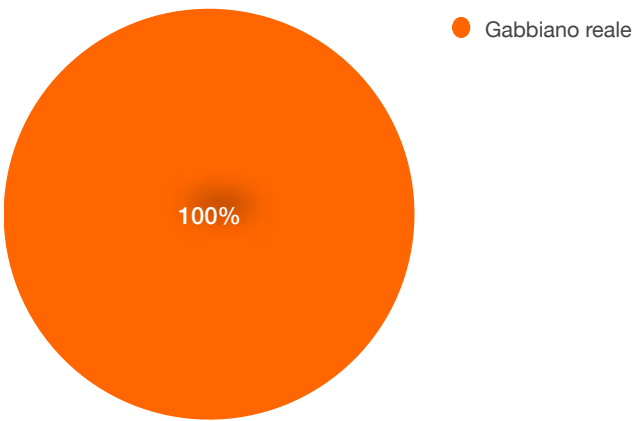
n. movimenti	430
n. impatti con volatili	1
n. impatti con altra fauna	0
n. ispezioni giornaliere	3

Indice di Rischio			
BRI ₂			Trend*
2023	2024	2025	
0.00	0.00	0.02	Stabile

N. impatti negli ultimi tre anni



Specie impattate nell'ultimo anno



Analisi dei dati e possibili cause di rischio

Nel 2025 lo scalo ha registrato 430 movimenti aerei e un unico evento di *bird strike*. Il monitoraggio e le attività di allontanamento condotte dalla BCU locale hanno contribuito a mantenere contenuto il numero di impatti.

* Il trend è calcolato con la formula della regressione lineare; se nell'arco di tre anni l'indice di rischio è calato, il trend è negativo, altrimenti è positivo. Valori del trend compresi tra -0,05 e 0,05 vengono considerati stabili per motivi statistici.

Sistemi di mitigazione utilizzati

Pratiche specifiche di gestione ecologica del sedime

L'altezza media del manto erboso è compresa tra 25-45 cm su tutto il sedime. Gli sfalci dell'erba sono effettuati regolarmente.

Sistemi di dissuasione diretta presenti

- Sirena bitonale
- Sistema luminoso di fari da alta intensità

Azioni di mitigazione future

- Incremento di mezzi dissuasivi per volatili a disposizione attualmente della locale BCU.



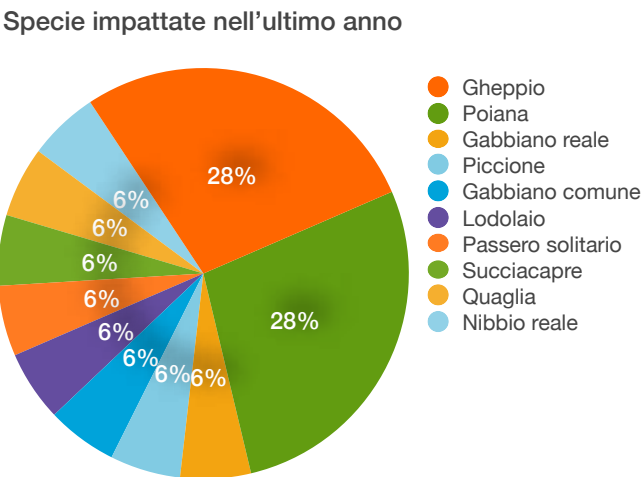
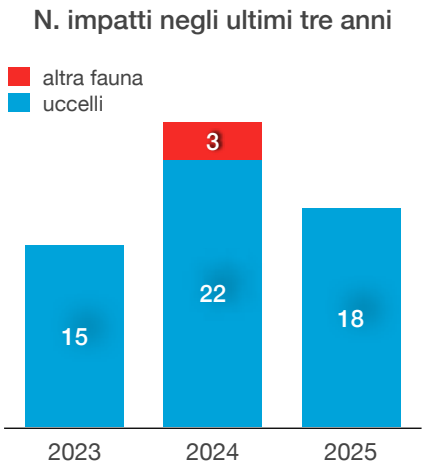
Torino

L'aeroporto internazionale “Sandro Pertini” (codice ICAO LIMF) è situato a 16 km dalla città di Torino, nel comune di Caselle Torinese. La struttura ha un sedime aeroportuale di 256 ettari ed è dotata di una pista lunga 3.300 m e larga 60 m.

Analisi del rischio

n. movimenti	47,936
n. impatti con volatili	18
n. impatti con altra fauna	0
n. ispezioni giornaliere	Continue

Indice di Rischio			
BRI ₂			Trend*
2023	2024	2025	
0.12	0.13	0.07	Stabile



Analisi dei dati e possibili cause di rischio

Lo scalo si inserisce in un contesto di aree agricole, coltivi, allevamenti, zone boschive e umide, favorevole al mantenimento di comunità ornitiche strutturate. Il numero complessivo di fauna avvistata in *airside* nel 2025 risulta simile a quello del 2024 (116.191 contro 116.318 unità), con una riduzione di storno e piccione e un aumento di cornacchia e taccola. Tra gli eventi di *wildlife strike* si registra un aumento degli impatti con poiana (da 3 a 5), mentre risultano assenti gli impatti con volpe, in precedenza pari a 3.

* Il trend è calcolato con la formula della regressione lineare; se nell'arco di tre anni l'indice di rischio è calato, il trend è negativo, altrimenti è positivo. Valori del trend compresi tra -0,05 e 0,05 vengono considerati stabili per motivi statistici.

Sistemi di mitigazione utilizzati

Pratiche specifiche di gestione ecologica del sedime

È adottata una *policy* per lo sfalcio delle aree verdi nell'area di movimento, con altezza del manto erboso compresa tra 10 e 25 cm; nelle aree con assistenze ENAV (ILS, VOR) e in prossimità della segnaletica verticale si esegue invece un taglio a erba bassa secondo le indicazioni ENAV. Il "Poor Grass Regime" adottato sui prati a distanza di sicurezza da pista e raccordi dal 2012 continua a mostrare risultati positivi, riducendo la disponibilità di invertebrati fonte di attrazione. Il gestore ha proseguito il monitoraggio dell'attrattiva rappresentata da alberature ornamentali e spontanee, intervenendo con potature e decespugliamento anche in aree esterne alla recinzione di pertinenza aeroportuale. Per il 2025 è stata avviata una sperimentazione di *short grass policy*, con sfalci più frequenti, altezze ridotte e rullatura del terreno, per ridurre la presenza di arvicole in *airside*; i risultati mostrano una riduzione delle tane osservate nelle aree interessate.

Sistemi di dissuasione diretta presenti

- 3 Auto 4x4 con *Distress call* veicolare, luci *anticollision* e sirena bitonale
- 2 Auto 4x4 con sirena bitonale e luci *anticollision*
- 22 Falconidi addestrati
- 2 Cani di razza border collie
- 1 *Distress call* portatile
- 2 Fari di profondità per autovetture
- 1 Pistola a salve
- 1 Cannone a gas
- 2 Dissuasore Laser
- 1 Fischiello acustico

Azioni di mitigazione future

- Istituzione di un tavolo lavoro con gli *stakeholder* limitrofi allo scalo per una collaborazione nelle attività di riduzione delle fonti attrattive esterne;
- Censimenti notturni per lepre e volpe per valutare eventuali azioni contenimento;
- Prosecuzione della collaborazione con le discariche di Grosso, Druento, Pianezza e Collegno;
- Riformulazione della conduzione delle aree verdi in seguito alle analisi dei risultati della "*green economy*" per gestione ottimizzata delle aree erbose.



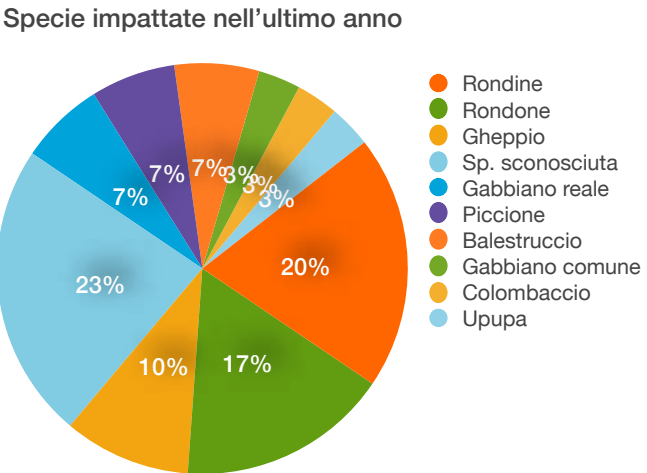
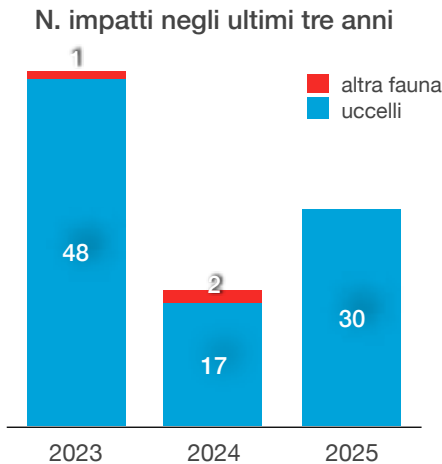
Trapani

L'aeroporto di Birgi "Vincenzo Florio" (codice ICAO LICT), situato a una distanza di 13 km dalla città di Trapani, è un aeroporto militare aperto al traffico civile. E' dotato di una pista lunga 2.695 m e larga 45 m.

Analisi del rischio

n. movimenti	7,667
n. impatti con volatili	30
n. impatti con altra fauna	0
n. ispezioni giornaliere	Continue

Indice di Rischio			
BRI ₂			Trend*
2023	2024	2025	
0.24	0.09	0.10	Negativo



Analisi dei dati e possibili cause di rischio

Lo scalo si inserisce in un contesto ecotonale che costituisce un corridoio ecologico, tra costa, saline ed elementi di ruralità diffusa con colture a vigneto e casolari abbandonati. La presenza di uccelli acquatici, costante, rappresenta una delle principali minacce alla sicurezza al volo. Il numero di volatili monitorati nel 2025 (6.226) è diminuito rispetto al 2024 (9.105), con una netta riduzione di gabbiano reale e rondone e un aumento della presenza di storno. I mesi estivi hanno concentrato il maggior numero di eventi di *bird strike*, nonostante la riduzione delle presenze in *airside*.

* Il trend è calcolato con la formula della regressione lineare; se nell'arco di tre anni l'indice di rischio è calato, il trend è negativo, altrimenti è positivo. Valori del trend compresi tra -0,05 e 0,05 vengono considerati stabili per motivi statistici.

Sistemi di mitigazione utilizzati

Pratiche specifiche di gestione ecologica del sedime

Airgest S.p.A., in collaborazione con l'Aeronautica Militare, provvede al taglio dell'erba abbinato al metodo disinfestante delle aree verdi.

Sistemi di dissuasione diretta presenti

- 2 *Distress call* veicolare
- 1 *Distress call* portatile
- 1 Pistola a salve
- 2 Auto 4x4 con fari di profondità e dispositivi anti volatili
- 1 Cannone a gas radiocomandato montato su auto BCU 4x4
- 12 Cannoni a gas montati su carrello

Azioni di mitigazione future

- Intensificazione dei controlli pre-volo da parte di *BCU* e *NFA*;
- Valutazione sull'installazione di sistemi automatici di monitoraggio volatili nelle aree critiche (*touchdown zone* e Rotazione);
- Formazione agli addetti *NFA* AMI con stesso protocollo e syllabus dei componenti *BCU* per unificare conoscenze e metodi di prevenzione del rischio *wildlife strike*;
- Sostituzione dei 7 sistemi antivolatili NRC800 ormai obsoleti con altrettanti sistemi nuovi Mod. NRC80, da integrare ai 5 sistemi analoghi già presenti in *airside*.



Treviso

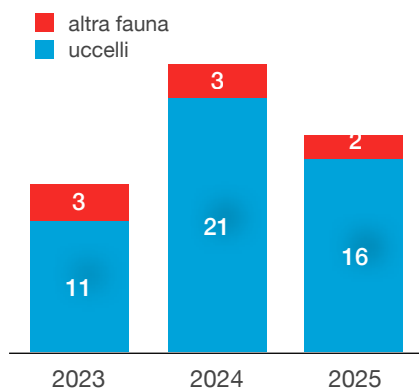
L'aeroporto "Antonio Canova" (codice ICAO LIPH), situato a una distanza di 3 km dalla città di Treviso in località Sant'Angelo, si sviluppa su un'area di 150 ettari ed è dotato di una pista lunga 2.420 m e larga 45 m.

Analisi del rischio

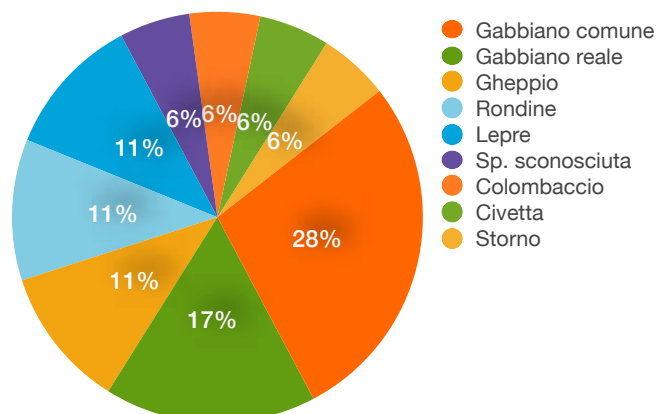
n. movimenti	23,757
n. impatti con volatili	16
n. impatti con altra fauna	2
n. ispezioni giornaliere	Continue

Indice di Rischio			
BRI ₂			Trend*
2023	2024	2025	
0.08	0.17	0.15	Stabile

N. impatti negli ultimi tre anni



Specie impattate nell'ultimo anno



Analisi dei dati e possibili cause di rischio

Lo scalo si inserisce in un contesto ecotonale eterogeneo, capace di sostenere comunità ornitiche strutturate. Le strutture esterne prossime al sedime, tra cui gli allevamenti ittici PIT, Rio Fantane e Trota Parco del Sile e l'Oasi di Cervara, rappresentano una forte attrattiva per gli uccelli acquatici, mentre il mangimificio La Gerla, a 3,2 km, attrae in particolare i piccioni; in *airside* si registra inoltre la presenza di talpe e lombrichi. Nel 2025 si è osservata una riduzione degli eventi di *bird strike* con gabbiano comune (da 6 a 5), colombaccio (da 3 a 1), airone guardabuoi (da 3 a 0) e lepre (da 3 a 2).

* Il trend è calcolato con la formula della regressione lineare; se nell'arco di tre anni l'indice di rischio è calato, il trend è negativo, altrimenti è positivo. Valori del trend compresi tra -0,05 e 0,05 vengono considerati stabili per motivi statistici.

Sistemi di mitigazione utilizzati

Pratiche specifiche di gestione ecologica del sedime

Per la manutenzione delle zone erbose in *airside* si pratica la "*short grass policy*". I canali drenanti in *airside* sono tenuti efficienti per evitare ristagni d'acqua. Durante l'anno sono stati eseguiti ripetuti tagli dell'erba: il primo con rimozione immediata del fieno mediante tecnica di aspirazione e conferimento all'esterno dell'aeroporto, i successivi con applicazione di *mulching* nel prato. Prosegue la bonifica della recinzione sul lato sud del sedime per impedire l'accesso delle lepri dall'esterno.

Sistemi di dissuasione diretta presenti

- 3 Falchi alto volo
- 2 Falchi di basso volo
- 1 Cane border collie
- 1 Falco basso volo
- 4 *Distress call* veicolari
- 1 *Distress call* portatile
- 1 fro portatile di profondità
- 1 Laser portatile
- 5 Cannoni a gas
- 1 Aquilone
- 2 Auto allestite
- 1 Gabbia per il ricovero fauna
- 1 Bastone accalappiacani

Azioni di mitigazione future

- Valutazione dello svolgimento di una campagna contro talpe e lombrichi avvistati in *airside*;
- Prosecuzione della bonifica della recinzione lato sud per evitare accesso delle lepri dall'esterno del sedime aeroportuale;
- Valutazione dell'utilizzo di un Bird Detector per monitoraggi automatici e invio *warning* agli addetti *BCU* in caso di presenza animali su *runway* o *runway strips*;
- Valutazione dell'incremento dei sistemi semoventi NRC80 da 6 a 18 unità per una maggiore copertura della *touchdown zone* per atterraggi e decolli;
- Valutazione del completamento della zona prossima a BHS con una rete anti passeriformi per evitare lo stazionamento e la nidificazione di storni e rondini.



Trieste

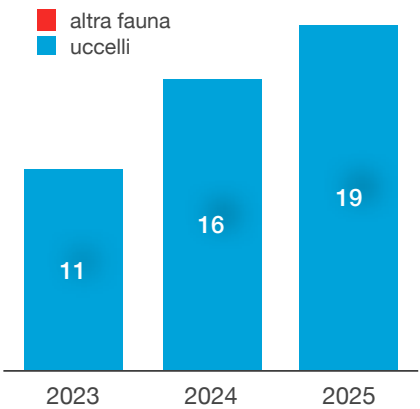
L'aeroporto "Pietro Savorgnan di Brazzà" (codice ICAO LIPQ) è situato a 33 km di distanza dalla città di Trieste nel comune di Ronchi dei Legionari. La struttura si estende su un sedime di 242 ettari ed è dotata di una pista lunga 3.000 m e larga 45 m.

Analisi del rischio

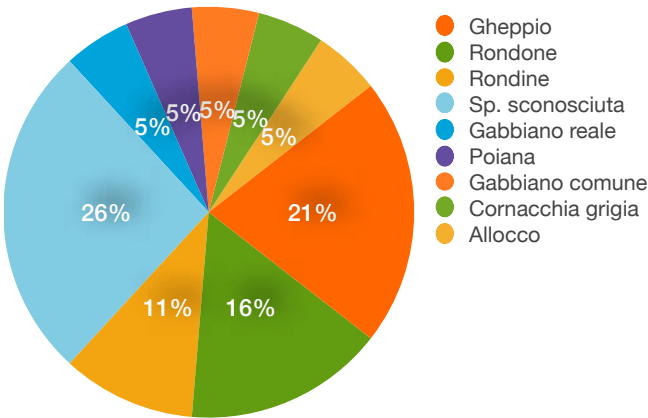
n. movimenti	14.522
n. impatti con volatili	19
n. impatti con altra fauna	0
n. ispezioni giornaliere	Continue

Indice di Rischio			
BRI ₂			Trend*
2023	2024	2025	
0.04	0.08	0.08	Stabile

N. impatti negli ultimi tre anni



Specie impattate nell'ultimo anno



Analisi dei dati e possibili cause di rischio

La presenza di fauna in *airside* risulta in leggero aumento nel 2025 rispetto al 2024 (da 14.759 a 15.737 unità totali avvistate/allontanate), con un incremento di cornacchia grigia, taccola, piccione e rondine e un calo di gabbiani e storni. Nonostante l'aumento degli impatti (da 16 a 19) e delle presenze faunistiche, risultano in calo gli impatti con gheppio e con gabbiano reale. I monitoraggi programmati e le ispezioni pre-volo condotte dalla BCU locale hanno contribuito a contenere il numero di eventi.

* Il trend è calcolato con la formula della regressione lineare; se nell'arco di tre anni l'indice di rischio è calato, il trend è negativo, altrimenti è positivo. Valori del trend compresi tra -0,05 e 0,05 vengono considerati stabili per motivi statistici.

Sistemi di mitigazione utilizzati

Pratiche specifiche di gestione ecologica del sedime

È stata vietata qualsiasi forma di sfruttamento agricolo. Il gestore aeroportuale ha adottato la "*short grass policy*" per lo sfalcio delle aree verdi. Nelle *runway strip* le operazioni di sfalcio sono eseguite con trattori attrezzati con trinciaerba. La vegetazione spontanea presente in *airside* viene puntualmente rimossa. La gestione delle zone di accumulo di rifiuti presenti all'interno del sito aeroportuale è regolamentata. Nel primo semestre 2023 sono stati 34 esemplari di lepre sotto la supervisione del corpo della Guardia Forestale Regionale.

Sistemi di dissuasione diretta presenti

- 2 Auto con *Distress call* veicolare
- 1 *Distress call* portatile
- 6 Cannoni a gas radiocomandati semoventi
- 1 Cannone telecomandato su carrello
- 2 Fari direzionabili per autovetture
- 1 Pistola a salve
- 1 Laser portatile

Azioni di mitigazione future

- Valutazione sull'introduzione di apparati automatici per il monitoraggio della fauna in aree critiche (*touchdown zone* e Rotazione) che alimentano un database esistente BSMS e lanciano *warning* con foto.



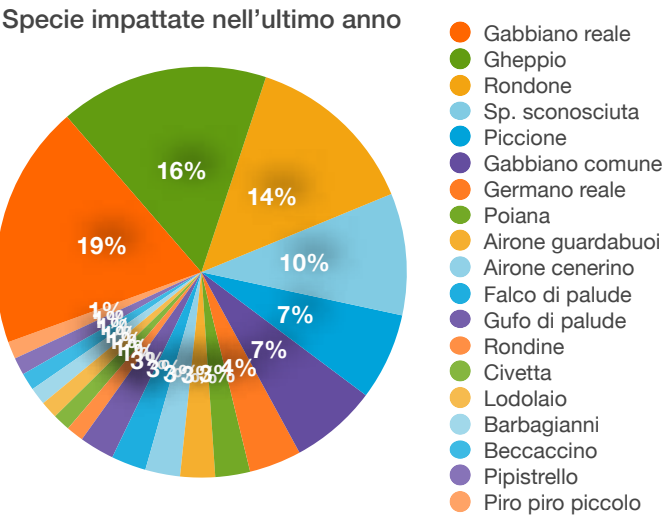
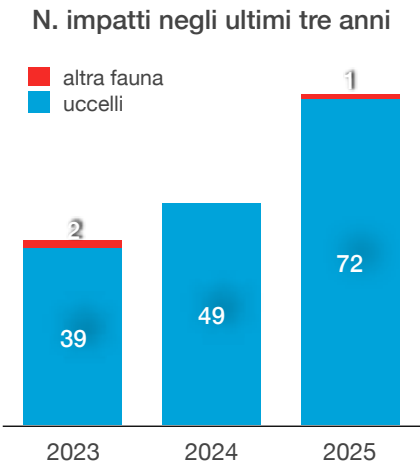
Venezia

L'aeroporto internazionale "Marco Polo" (codice ICAO LIPZ) si trova in località Tessera e dista 13 km dal centro di Venezia. La struttura ha un sedime aeroportuale di 346 ettari ed è dotata di due piste, rispettivamente, lunghe 2.738 m e 3.300 m e larghe 45 m.

Analisi del rischio

n. movimenti	87,597
n. impatti con volatili	72
n. impatti con altra fauna	1
n. ispezioni giornaliere	Continua

Indice di Rischio			
BRI ₂			Trend*
2023	2024	2025	
0.18	0.22	0.29	Positivo



Analisi dei dati e possibili cause di rischio

Lo scalo si inserisce in un contesto ecotonale che sostiene comunità ornitiche strutturate; la zona antistante il fronte lagunare è dominata per la maggior parte dell'anno da anatidi, svassi, cormorani, cigni, aironi, gabbiani, limicoli e fenicotteri, mentre la zona sensibile della pista è frequentata soprattutto da airone guardabuoi, storno, colombo, gheppio e gabbiano. Nonostante la riduzione della fauna presente in *airside* rispetto al 2024, si registra un aumento degli impatti con gheppio (da 2 a 12), rondone (da 4 a 10) e gabbiano reale (da 9 a 12) nel 2025.

* Il trend è calcolato con la formula della regressione lineare; se nell'arco di tre anni l'indice di rischio è calato, il trend è negativo, altrimenti è positivo. Valori del trend compresi tra -0,05 e 0,05 vengono considerati stabili per motivi statistici.

Sistemi di mitigazione utilizzati

Pratiche specifiche di gestione ecologica del sedime

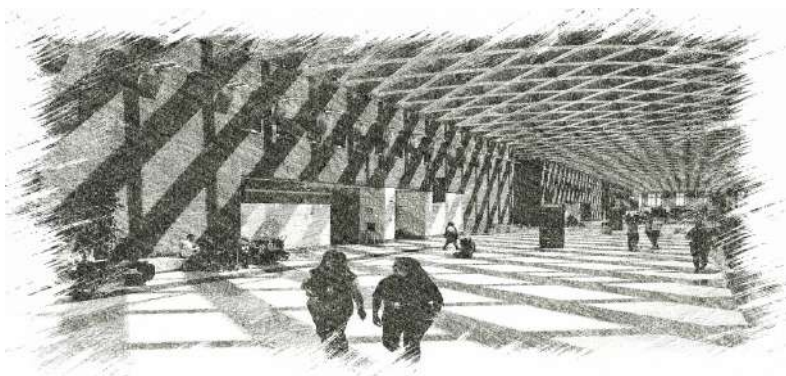
Il gestore mantiene le aree erbose come da raccomandazioni ENAC in materia di "*Long Grass Policy*", con erba a 25-30 cm di altezza, salvo le aree soggette a servitù radioelettriche o visive (PAPI) di competenza ENAV. I canali drenanti in *airside* sono tenuti puliti per evitare ristagni d'acqua. Sono eseguiti trattamenti disinfestanti del manto erboso dopo il primo taglio, con raccolta dell'erba, ripetuti a ogni taglio successivo. Uno studio agronomico delle superfici erbose dell'area di manovra ha portato alla predisposizione di un piano di ripristino e miglioramento dei terreni interessati dai lavori di bonifica delle piste, mentre uno studio entomologico sta identificando le specie di ortotteri più presenti sui prati, entrambi finalizzati a ridurre le attrattive per i volatili. Il controllo numerico della fauna prosegue, previa autorizzazione di Regione Veneto ed ENAC, mediante trappolaggio selettivo di lepri (con traslocazione fuori sedime) e di nutrie, piccioni e taccole (con successivo abbattimento a cura di ditta specializzata).

Sistemi di dissuasione diretta presenti

- 10 Rapaci addestrati
- 4 *Distress call* veicolari
- 1 *Distress call* portatile
- 1 *Distress call* fisso
- - Fischietti 150 dB
- 1 Faro portatile di profondità ad alta intensità
- 1 Aquilone
- 18 Cannoncini a gas radiocomandati
- 1 Cannoncino a gas radiocomandati su carrello
- 1 Gabbia per ricovero fauna
- 1 Bastone accalappiacani
- 1 Rocket net
- 2 Autovetture 4WD

Azioni di mitigazione future

- Prosecuzione dei controlli numerici delle specie infestanti con cattura e traslocazione delle lepri e catture ed eventuali abbattimenti di piccioni, corvi e nutrie (a seguito di opportuna autorizzazione ricevuta dalla Regione del Veneto e da ENAC);
- Proposta di dotazione al personale *BCU* di pistola lanciafiamme "tipo Very" per controllo incruento dei volatili non allontanabili efficacemente con altre metodologie;
- Condivisione del piano di azioni con gli Enti territoriali coinvolti per gestire le presenze di fenicottero e del piano di contenimento dell'ibis sacro.



Verona

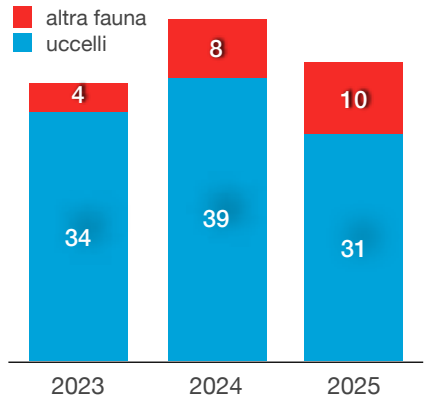
L'aeroporto “Valerio Catullo” (codice ICAO LIPX), è situato nel comune di di Villafranca a 12 km dal centro della città di Verona. E' un aeroporto civile aperto al traffico militare ed è dotato di una pista lunga 3.068 m e larga 45.

Analisi del rischio

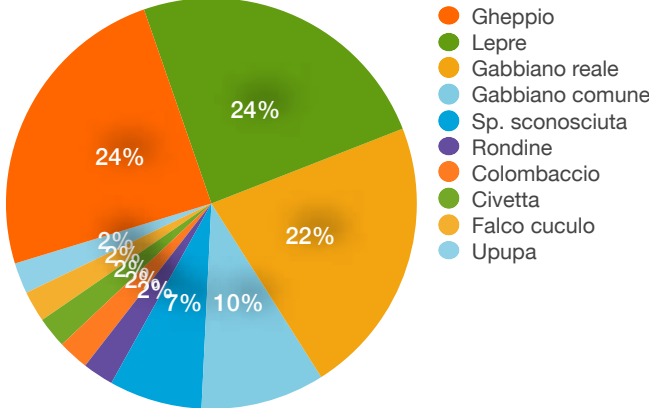
n. movimenti	31,181
n. impatti con volatili	31
n. impatti con altra fauna	10
n. ispezioni giornaliere	Continue

Indice di Rischio			
BRI ₂			Trend*
2023	2024	2025	
0.07	0.11	0.09	Stabile

N. impatti negli ultimi tre anni



Specie impattate nell'ultimo anno



Analisi dei dati e possibili cause di rischio

L'aeroporto è collocato nella parte più settentrionale della Pianura Veronese, in un contesto ambientale attraversato dal fiume Adige, il cui mosaico paesaggistico-ecologico sostiene una comunità ornitica differenziata e quantitativamente rilevante. Nel 2025 la fauna in *airside* è aumentata rispetto al 2024 (da 24.792 a 32.995 unità), con incrementi significativi per quasi tutte le specie osservate, in particolare gabbiano comune, rondine, cornacchia grigia, airone guardabuoi, gabbiano reale, gazza, colombaccio, lepre, garzetta, piccione e gheppio, mentre risulta in leggero calo la presenza dello storno. Gli eventi di *wildlife strike* sono invece diminuiti (da 47 a 41 impatti certi), con cali per gabbiano reale (da 13 a 9) e gheppio (da 13 a 10) e aumenti per lepre (da 8 a 10) e gabbiano comune (da 2 a 3).

Sistemi di mitigazione utilizzati

Pratiche specifiche di gestione ecologica del sedime

Il gestore aeroportuale pone particolare attenzione agli aspetti vegetazionali e alla gestione del verde. Per ridurre progressivamente l'apporto di biomassa vegetale all'ecosistema prativo, si provvede alla trinciatura in piccole parti o rimozione totale del residuo di erba sfalciata in particolare per bordi di pista e raccordi, limitando la biomassa nelle aree maggiormente critiche. Sono svolti censimenti notturni delle lepri per misurarne l'abbondanza in *airside* e valutare azioni di contenimento della specie.

Sistemi di dissuasione diretta presenti

- 2 Veicoli 4x4 con *Distress call* veicolare
- 4 Cannoni a gas semoventi
- 2 Pistole a salve

Azioni di mitigazione future

- Riconferma del tavolo tecnico con l'Aeronautica Militare per condividere le azioni di mitigazione del rischio *wildlife strike* attraverso manutenzione verde sul sedime;
- Prosecuzione dell'irrorazione di prodotti disinfestanti sulle aree verdi dopo ogni taglio erba;
- Svolgimento di almeno due censimenti notturni delle lepri per misurarne l'abbondanza e valutare azioni di contenimento della specie.



La statistica del *wildlife strike*

I dati presentati in questa sezione sono quelli contenuti nel database complessivo dell'ENAC, alimentato continuativamente dal 2002. La banca dati contiene quanto comunicato dai gestori aeroportuali attraverso le loro relazioni annuali, a cui si aggiunge, dal 2016, quanto registrato direttamente prima in eE-MOR e poi, dal 2022, in ECCAIRS2, dai piloti, dal servizio ATS, dalla manutenzione e dallo stesso gestore aeroportuale.

Nel database complessivo di ENAC confluiscono tutte le segnalazioni che devono essere riportate all'autorità competente ovvero:

- Segnalazione di impatto (o presunto tale) pervenuta agli operatori del servizio ATS e al gestore;
- Danno all'aeromobile segnalato dal personale addetto alla manutenzione dell'aeromobile come oggettivamente derivante da impatto con volatile o altra fauna (es. tracce di sangue, piume, ecc.);
- Ritrovamento di carcasse e/o resti di volatile o altra fauna sulla pista o nell'area compresa entro 60 m dalla *center line*;
- Effetti sulla conduzione di un volo (riattaccata, decollo abortito, ecc.) dovuti alla presenza di animali.

Per un'informazione più puntuale possibile, il Bird Strike Committee Italy (BSCI) ha elaborato e implementato dal 2024 una strategia per comunicare periodicamente ai gestori tutti i dati registrati in ECCAIRS2 che interessano il loro aeroporto, in maniera tale che questi vengano integrati nelle relazioni annuali.

Specie coinvolte negli impatti (anno 2025)

Specie impattate nel 2025	N. impatti	% sul totale	Specie impattate nel 2025	N. impatti	% sul totale
UCCELLI (Aves)			Gabbiano corallino (<i>Ichthyaetus melanocephalus</i>)	2	0.06%
Fagiano (<i>Phasianus colchicus</i>)	17	0.55%	Gabbiano reale (<i>Larus michahellis</i>)	145	4.66%
Quaglia (<i>Coturnix coturnix</i>)	1	0.03%	Gabbiano (<i>Laridae</i> indet.)	25	0.80%
Pernice rossa (<i>Alectoris rufa</i>)	1	0.03%	Cormorano (<i>Phalacrocorax carbo</i>)	2	0.06%
Germano reale (<i>Anas platyrhynchos</i>)	5	0.16%	Ibis sacro (<i>Threskiornis aethiopicus</i>)	2	0.06%
Volpoca (<i>Tadorna tadorna</i>)	1	0.03%	Airone cenerino (<i>Ardea cinerea</i>)	10	0.32%
Cigno reale (<i>Cygnus olor</i>)	1	0.03%	Airone guardabuoi (<i>Bubulcus ibis</i>)	11	0.35%
Anatra (<i>Anas</i> sp.)	1	0.03%	Garzetta (<i>Egretta garzetta</i>)	2	0.06%
Succiacapre (<i>Caprimulgus europaeus</i>)	2	0.06%	Airone (<i>Ardeidae</i> indet.)	1	0.03%
Rondone (<i>Apus apus</i>)	113	3.63%	Nibbio bruno (<i>Milvus migrans</i>)	8	0.26%
Cuculo (<i>Cuculus canorus</i>)	1	0.03%	Nibbio reale (<i>Milvus milvus</i>)	2	0.06%
Piccione (<i>Columba livia domestica</i>)	91	2.93%	Poiana (<i>Buteo buteo</i>)	56	1.80%
Colombaccio (<i>Columba palumbus</i>)	28	0.90%	Falco di palude (<i>Circus aeruginosus</i>)	6	0.19%
Tortora dal collare (<i>Streptopelia decaocto</i>)	1	0.03%	Albanella minore (<i>Circus pygargus</i>)	3	0.10%
Columbide (<i>Columbidae</i> indet.)	1	0.03%	Rapace diurno (<i>Accipitridae</i> indet.)	1	0.03%
Fenicottero (<i>Phoenicopterus roseus</i>)	1	0.03%	Barbagianni (<i>Tyto alba</i>)	8	0.26%
Occhione (<i>Burhinus oedipnemos</i>)	13	0.42%	Civetta (<i>Athene noctua</i>)	10	0.32%
Piviere dorato (<i>Pluvialis apricaria</i>)	1	0.03%	Gufo comune (<i>Asio otus</i>)	2	0.06%
Pavoncella (<i>Vanellus vanellus</i>)	3	0.10%	Gufo di palude (<i>Asio flammeus</i>)	2	0.06%
Piro piro piccolo (<i>Actitis hypoleucos</i>)	1	0.03%	Strigiforme (<i>Strigidae</i> indet.)	1	0.03%
Beccaccino (<i>Gallinago gallinago</i>)	2	0.06%	Upupa (<i>Upupa epops</i>)	3	0.10%
Beccaccia (<i>Scolopax rusticola</i>)	2	0.06%	Gheppio (<i>Falco tinnunculus</i>)	211	6.79%
Gabbiano corso (<i>Ichthyaetus audouinii</i>)	1	0.03%	Lodolaio (<i>Falco subbuteo</i>)	5	0.16%
Gabbiano comune (<i>Chroicocephalus ridibundus</i>)	41	1.32%	Falco cuculo (<i>Falco vespertinus</i>)	4	0.13%

Specie impattate nel 2025	N. impatti	% sul totale	Specie impattate nel 2025	N. impatti	% sul totale
Falco sacro (<i>Falco cherrug</i>)	1	0.03%	Ballerina bianca (<i>Motacilla alba</i>)	1	0.03%
Falco (<i>Falconidae</i> indet.)	3	0.10%	Fanello (<i>Linaria cannabina</i>)	1	0.03%
Parrocchetto (<i>Psittaciformes</i> indet.)	1	0.03%	Fringillide (<i>Fringillidae</i> indet.)	1	0.03%
Taccola (<i>Corvus monedula</i>)	1	0.03%	Strillozzo (<i>Emberiza calandra</i>)	1	0.03%
Cornacchia grigia (<i>Corvus cornix</i>)	28	0.90%	Specie sconosciuta	1807	58.12%
Corvo imperiale (<i>Corvus corax</i>)	1	0.03%	MAMMIFERI (Mammalia)		
Gazza (<i>Pica pica</i>)	2	0.06%	Pipistrello (<i>Chiroptera</i> indet.)	4	0.13%
Allodola (<i>Alauda arvensis</i>)	8	0.26%	Lepre (<i>Lepus europaeus</i>)	113	3.65%
Calandrella (<i>Calandrella brachydactyla</i>)	1	0.03%	Coniglio selvatico (<i>Oryctolagus cuniculus</i>)	30	0.97%
Balestruccio (<i>Delichon urbicum</i>)	8	0.26%	Nutria (<i>Myocastor coypus</i>)	1	0.03%
Rondine (<i>Hirundo rustica</i>)	145	4.66%	Ratto (<i>Rodentia</i> indet.)	1	0.03%
Scricciolo (<i>Troglodytes troglodytes</i>)	1	0.03%	Volpe (<i>Vulpes vulpes</i>)	41	1.32%
Sturno (<i>Sturnus vulgaris</i>)	18	0.58%	Cane (<i>Canis lupus familiaris</i>)	8	0.26%
Merlo (<i>Turdus merula</i>)	1	0.03%	Tasso (<i>Meles meles</i>)	1	0.03%
Passero solitario (<i>Monticola solitarius</i>)	3	0.10%	RETTILI (Reptilia)		
Culbianco (<i>Oenanthe oenanthe</i>)	1	0.03%	Biscia dal collare (<i>Natrix natrix</i>)	1	0.03%
Balia nera (<i>Ficedula hypoleuca</i>)	1	0.03%	Serpente (<i>Serpentes</i> indet.)	1	0.03%
Passera d'Italia (<i>Passer italiae</i>)	15	0.48%	INSETTI (Insecta)		
Passero (<i>Passeridae</i> indet.)	5	0.16%	Insetto (<i>Insecta</i> indet.)	1	0.03%
Pispola (<i>Anthus pratensis</i>)	1	0.03%			

Dai dati complessivi sulle specie ornitiche coinvolte negli impatti negli aeroporti italiani emerge che anche nel 2025, come oramai di consuetudine, le specie maggiormente coinvolte nei *wildlife strike* sono state rondone/rondine, gabbiani, gheppio, lepre e piccione.

La percentuale di specie non identificate risulta pari al 58% degli eventi registrati, valore analogo a quello del 2023 e del 2024. Tale dato è principalmente dovuto agli impatti segnalati dai piloti direttamente in ECCAIRS2 o tramite servizio ATS, in cui il riconoscimento della specie colpita risulta spesso impossibile a causa delle elevate velocità, soprattutto in assenza di ritrovamento della carcassa. Al fine di risolvere tale problematica, è stato finalizzato a luglio 2025 un accordo tra ENAC e il Dipartimento di Scienze della Terra dell'Università di Torino per l'istituzione di un laboratorio nazionale dedicato all'identificazione dei resti di vertebrati derivanti da eventi di *wildlife strike/birdstrike* contro aeromobili civili.

Per quanto riguarda i mammiferi, il numero degli impatti con la lepre è passato da 78 nel 2024 a 113 nel 2025. Anche gli impatti con il coniglio selvatico sono aumentati: da 17 nel 2024 a 30 nel 2025. Gli impatti con la volpe sono passati da 22 nel 2024 a 41 nel 2025. Pipistrello, nutria, ratto, cane e tasso sono gli unici altri mammiferi coinvolti nei *wildlife strike* del 2025. Anche due serpenti e degli insetti sono stati oggetto di impatto.



Il **gheppio** è un piccolo Falconiforme (200 g per 75 cm di apertura alare) solitario, che frequenta abbondantemente gli aeroporti in quanto vive in ambienti aperti, meglio se a copertura erbacea, dove cerca le piccole prede di cui si nutre (lucertole, grossi insetti, piccoli roditori). Purtroppo ha una tecnica di caccia che lo porta a concentrare l'attenzione sul terreno mentre rimane in *hovering* per aria a 2-3 m di quota. A causa di tale comportamento viene molto spesso impattato, soprattutto dai margini delle ali degli aeromobili, o sbattuto in terra dal *jet blast* dei motori. Ciò si evince anche dal fatto che la stragrande maggioranza di carcasse di gheppio che vengono trovate sulle piste è intera e quasi mai in pezzi. Generalmente non causa danni degni di nota, e il più delle volte viene trovato morto sulle piste senza che i piloti

si siano neppure accorti di aver subito un impatto. Nel 2025 ci sono stati 211 eventi che hanno visto coinvolta questa specie rispetto ai 148 del 2024.

Per cercare di ridurre la presenza dei gheppi all'interno di un aeroporto, uno dei sistemi più efficaci è quello di posizionare dei 'dissuasori d'appoggio', in genere bandine chiodate, sui cartelli e sui pali che possono fungere da posatoio all'interno dell'area di manovra. Tale accortezza però non impedisce ai gheppi che vivono nelle aree limitrofe all'aeroporto o che si spostano in migrazione di frequentarne le piste in cerca di prede. Anche una corretta campagna anti-roditori aiuta a ridurre, sebbene non a eliminare, la presenza della specie negli aeroporti.

Ove la situazione si dimostrasse insostenibile è possibile anche catturare e traslocare in altra area gli animali, servendosi di apposito personale autorizzato dall'ISPRA (Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale) e dalle Aree metropolitane o dalle Regioni. Quest'ultima tipologia di intervento è stata implementata negli aeroporti di Trieste e Verona, dove la specie si concentra il più delle volte durante la migrazione autunnale. In Italia nidificano 8.000 – 12.000 coppie di gheppio, ma alla popolazione locale si aggiungono, soprattutto durante l'autunno e la primavera, e in inverno, svariate migliaia di gheppi migratori.

Nel 2025, nonostante l'aumento dei voli rispetto all'anno precedente, il numero di impatti con i **rondoni/rondini** (la maggior parte dei casi attribuiti alla rondine sono riconducibili ai rondoni) è aumentato solo leggermente, risultando pari a +6,7% rispetto al 2024. La presenza di alte concentrazioni di rondoni sulle piste degli aeroporti è un fenomeno molto frequente durante il periodo primaverile-estivo, quando la specie è presente sul nostro territorio, limitatamente al periodo aprile-luglio (il resto dell'anno sverna in Africa equatoriale). Nel 2025 il rondone/rondine risulta essere il gruppo di specie più impattato. La specie vive perennemente in aria (tranne quando accudisce le covate), dove caccia insetti alati e dove anche si accoppia e dorme. Di piccole dimensioni (15-18 cm, ha una apertura alare di 35-40 cm e pesa circa 40-50 g), gli individui si concentrano in precisi spazi aerei, attirati dal loro cibo, il cosiddetto "plancton aereo", ovvero moscerini, piccoli insetti alati e quanto di molto piccolo voli nei bassi strati dell'atmosfera.



Tali concentrazioni di insetti si possono verificare per diverse ragioni. Oltre che per le motivazioni naturali (sfarfallamento di formiche alate, invasioni stagionali di moscerini, ecc.), gli insetti possono concentrarsi perché scacciati da altre aree limitrofe a causa di incendi, o quando avviene lo sfalcio delle piste. Durante la migrazione, quando lungo l'Italia transitano oltre dieci milioni di rondoni, possono verificarsi localmente forti concentrazioni di questi piccoli uccelli, soprattutto in caso di bassa pressione atmosferica.

La specie, vista la sua abbondanza nei periodi di presenza, è soggetta agli impatti con gli aeromobili (a livello statistico risulta tra le più impattate in Europa), tuttavia, viste le loro piccole dimensioni, non arrecano di solito danni significativi.

A oggi nessun caso di impatto con i rondoni ha mai causato incidenti importanti nel nostro Paese.

Purtroppo non esistono sistemi di allontanamento validi per tali uccelli, che di solito abbandonano l'area di alimentazione dopo qualche ora, non appena finiscono gli insetti, o quando questi ultimi si disperdono. Le uniche pratiche attuabili all'interno degli aeroporti al fine di limitare le concentrazioni di insetti, e conseguentemente di rondoni e rondini (specie comunque meno frequente), sono quelle di evitare lo sfalcio delle piste durante il giorno, quando gli uccelli sono attivi, e compiere tali operazioni nelle ore notturne.

L'utilizzo di insetticidi sistemici nelle aree verdi del sedime aeroportuale risulta anch'esso efficace, in quanto riduce la potenziale massa di insetti che attira la specie. In ogni caso durante i periodi di migrazione tali interventi non sembrano mostrare risultati incoraggianti.



Gli impatti con i **gabbiani**, e in particolar modo il gabbiano reale zampegialle, sono di fatto un problema molto serio dal punto di vista della sicurezza aerea, vista la pericolosità della specie che è gregaria e pesante (1,1 kg). Nel 2025 sono stati registrati 214 impatti con questa tipologia di volatili rispetto ai 230 del 2024, con un calo pari a -7,4%.

La presenza dei Laridi è sicuramente favorita dalla vicinanza della costa e del mare, habitat originario dei gabbiani; inoltre nel corso degli ultimi decenni i gabbiani hanno imparato a nutrirsi di immondizia e/o di lombrichi e altri invertebrati terrestri, e a nidificare all'interno dei centri urbani, anche se lontani dal mare.

Sulla base dei dati di *bird strike* degli ultimi anni, il gabbiano reale zampegialle è decisamente la specie *target* sulla quale si è intervenuti maggiormente per migliorare la sicurezza della navigazione aerea.

Tuttavia una strategia efficiente d'azione non può prescindere da una gestione razionale del territorio limitrofo agli aeroporti, e in particolare delle discariche di rifiuti urbani, principale fonte di cibo per la specie. Ciò deve necessariamente prevedere la collaborazione di più *stakeholder* a livello territoriale. Un esempio di tale forma di intervento, finalizzato alla sicurezza della navigazione aerea, è stato quello portato avanti a Genova nel 2014. Il gestore, parallelamente alle azioni preventive e messe in atto per contrastare il fenomeno all'interno dell'aeroporto, ha coinvolto, insieme all'ENAC e sotto l'egida della locale Prefettura, gli Enti locali, la Capitaneria di Porto, i gestori delle discariche e delle aree industriali limitrofe all'aeroporto e l'Autorità portuale. Il fine è stato quello di aprire specifici tavoli tecnici mirati, nei quali è stata discussa in pratica l'azione di mitigazione possibile per ridurre l'importante presenza dei gabbiani sullo scalo ligure. Nell'ottobre 2014 la discarica di Scarpino (GE) è stata chiusa, e i benefici in termini di miglioramento della sicurezza e di drastico calo dell'indice di rischio sono stati evidenti sin da subito. Anche in altri aeroporti si è provveduto al coinvolgimento degli Enti territoriali, soprattutto attraverso seminari tecnici. Il legame tra gabbiani reali e discariche è stato particolarmente evidente anche presso l'aeroporto di Roma Fiumicino, dove le presenze della specie sono diminuite del 76% nel 2014 rispetto all'anno precedente, grazie anche alla chiusura della vicina discarica di Malagrotta.

Nel 2025 si sono registrati 121 impatti con i Columbiformi (prevalentemente **piccioni**), il 9,8% in meno, proporzionalmente, rispetto al 2024. Il piccione o colombo (*Columba livia* f. domestica) è una specie diffusa la cui origine deve esser ricondotta a forme domestiche sfuggite al controllo da parte dell'uomo e ormai da considerare a tutti gli effetti fauna selvatica. Il colombo è tipico dell'Europa meridionale, del Nord Africa, e del Medio Oriente. È lungo 30-35 cm con apertura alare di 62-68 cm pesa 250- 350 g.

È una specie granivora, quindi la sua alimentazione consiste in cereali e leguminose. È resistente e veloce nel volo e in condizioni di tempo ottimale può percorrere anche 800 km senza fermarsi, a una media di 70 km/h per ritornare alla colombaia o piccionaia di origine a cui rimane legato per tutta la vita.



La vita di un colombo varia dai 3 ai 5 anni allo stato selvatico, ma può raggiungere anche 15 anni per le razze addomesticate. Depone 2-3 uova e i cicli riproduttivi possono considerarsi continui; in un mese i piccoli sono pronti per volare e abbandonare il nido e, solo dopo sei mesi, sono in grado di riprodursi. Di conseguenza questa specie tende a diffondersi molto rapidamente. Vive sia in campagna che in città con interscambi continui di popolazione. Nelle città italiane come in molte altre europee è altamente presente, soprattutto nelle piazze e nei parchi. I colombi sono fortemente sinantropici e non hanno avuto difficoltà ad adattarsi a vivere nelle città, poiché il loro habitat originario (falesie e pareti rocciose) è strutturalmente simile ai palazzi. In ambiente urbano o rurale, il ristretto numero di predatori di uova e di piccoli (gazza, cornacchia, ghiandaia, taccola) e di adulti (falco pellegrino, sparviero, ecc.), l'abbondante e costante disponibilità di cibo e di luoghi di nidificazione, hanno favorito il prolungamento dei periodi di fertilità e la significativa crescita demografica, con un progressivo indebolimento dei colombi, più suscettibili all'aggressione di diversi patogeni. Questo aumento non controllato ha creato un impatto ambientale significativo sia dal punto di vista strutturale sui manufatti (feci corrosive) che dal punto di vista sanitario, visto che la specie, anche attraverso le feci, è in grado di veicolare un gran numero di patogeni pericolosi anche per la salute umana.



Esistono diversi sistemi per contenere la presenza di questa specie, di natura fisica, chimica e biologica. I mezzi fisici sono quelli più utilizzati: si tratta di dissuasori meccanici composti da fili, spilli, reti e dissuasori elettrici, oppure sorgenti di rumore come i dissuasori acustici. Tali apparati impediscono ai piccioni di posarsi sulle sporgenze dei manufatti, come cornicioni, balconi e terrazze o di accedere alle cavità utilizzate per deporre le uova.

A volte vengono utilizzati repellenti in pasta (composti non tossici) che dovrebbero impedire lo stazionamento dei volatili, sebbene si abbiano molte poche evidenze sull'effettivo successo di tali sistemi.

I mezzi chimici fanno ricorso alle tecniche di sterilizzazione farmacologica. Non sono di facile applicazione sia per la difficoltà di poter raggiungere tutta la popolazione dei volatili sia per la necessità di protrarre per anni i trattamenti stessi.

I metodi biologici si basano sull'introduzione, nel territorio occupato dai piccioni, di altri volatili loro competitori o predatori. Le specie in oggetto sono rapaci diurni (*Falco pellegrino* *Falco peregrinus*), rapaci notturni (*Allocco* *Strix aluco*) e Corvidi (*Taccola* *Corvus monedula*) che preda uova e nidiacei. Sebbene l'incidenza resti bassa a causa della notevole sproporzione numerica tra prede e predatori, in ogni caso la predazione è importante anche al fine della selezione naturale degli individui malati e debilitati.

Accanto a questi metodi però è prioritario agire sulla disponibilità di cibo e di luoghi dove nidificare: questi sono i principali fattori attrattivi che regolano la presenza e la consistenza delle popolazioni. Evitando di dar loro cibo e risanando gli stabili impedendone l'accesso, eliminando o proteggendo i siti di riposo e di nidificazione dei volatili oltre a disinfestarli, si contribuisce non solo a ridurre i rischi per la salute ma anche al loro controllo ecologico.

In aeroporto spesso i piccioni si rifugiano e nidificano in manufatti abbandonati o nei punti più inaccessibili delle stesse aerostazioni passeggeri e degli hangar.

Più efficace del controllo diretto, attuabile attraverso la complessa eradicazione delle colonie, che richiede tuttavia una serie di permessi e autorizzazioni a livello Comunale, di Area

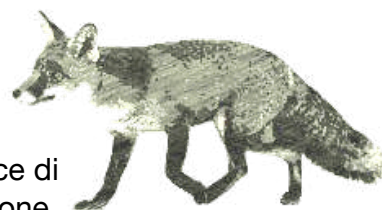
metropolitana, e nazionale (ISPRA), è l'intervento sulle fonti attrattive, mirato a rendere inospitali i manufatti utilizzati dalla specie. Ciò si può ottenere mediante il posizionamento di reti o con opportuni dissuasori che impediscono validi punti di appoggio e di accesso a posatoi e cavità.

Oltre alla riduzione dei posatoi è necessario anche agire a livello di risorsa trofica. I colombi infatti si nutrono di semi, germogli, erba e piccoli invertebrati. Le aree verdi all'interno del sedime aeroportuale sono un territorio di pastura fortemente attrattivo per la specie, soprattutto se mantenute a erba bassa (i colombi, e molte altre specie di uccelli, evitano di frequentare l'erba alta perché impossibilitati a vedere possibili predatori). Va anche tenuto presente che tutte le operazioni che prevedono movimento del terreno, concimazione, aratura e sarchiatura, transemina o idrosemina sono fortemente attrattive per i piccioni (e non solo), e pertanto vanno evitate o tenute sotto stretto controllo. Tutte le operazioni di arricchimento del manto erboso poi aumentano la disponibilità trofica dell'ecosistema, in contrasto con il "*poor grass regime*", una tecnica di gestione agricola tesa a mitigare l'attrattiva per la fauna selvatica.



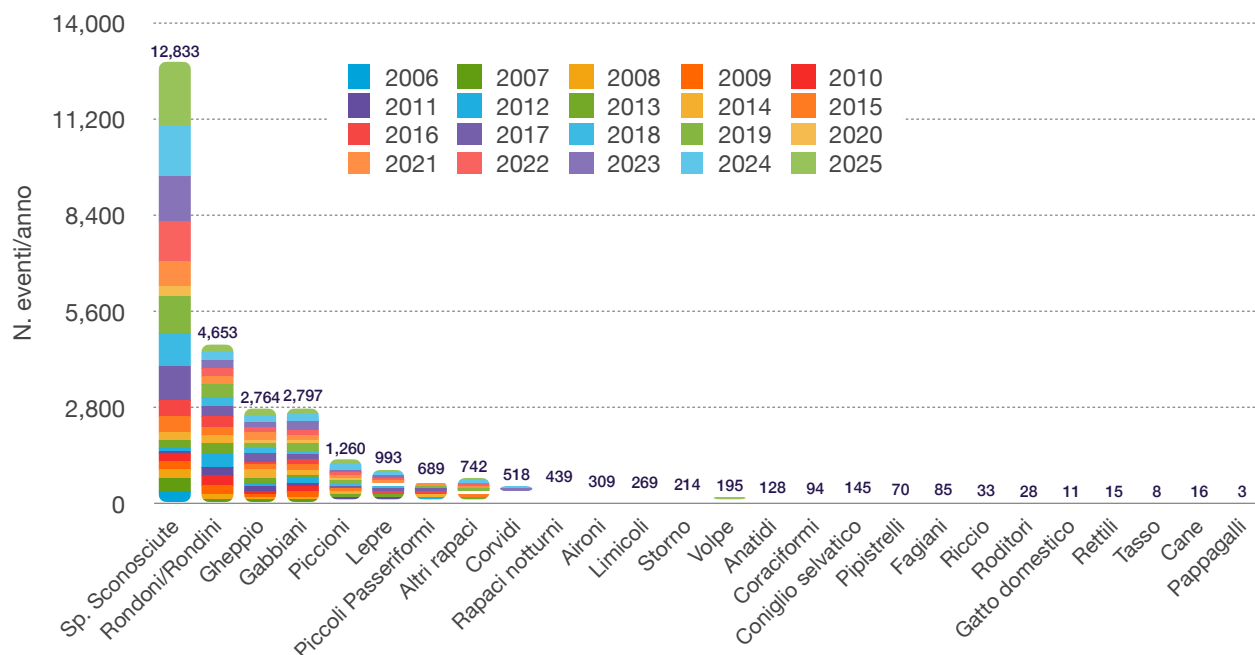
Per quanto riguarda i mammiferi la **lepre** si conferma la specie più impattata, e registra un numero degli eventi di *wildlife strike* nel 2025 decisamente superiore rispetto a quello dell'anno precedente (113 contro 78, +44,9%). La lepre predilige gli ambienti aperti con densa copertura erbacea, condizione tipica che si riscontra in quasi tutti gli aeroporti. La sua gestione è tuttavia abbastanza semplice: attraverso apposite campagne di bonifica e cattura, che vanno condotte da personale specializzato afferente alle ex Province, Assessorati ex Caccia, è possibile liberare l'intero sedime da questa specie potenzialmente pericolosa in fase di accelerazione durante la corsa di decollo e di decelerazione dopo l'atterraggio, in grado di creare ingenti danni alle turbine se sbalzata dalle ruote del carrello e aspirata all'interno dei motori. Una recente analisi del database complessivo di ENAC ha poi rivelato che la maggior parte degli impatti con questa specie avviene in Pianura Padana, luogo dove, per motivi di caccia, ogni anno vengono immessi nell'ambiente decine di migliaia di capi, che spesso finiscono all'interno dei sedili aeroportuali, habitat particolarmente idoneo per questa specie.

Un altro mammifero che per numero di impatti segnalati merita di essere menzionato è senz'altro la **volpe**. Si tratta di un cacciatore molto abile, dotato di grande adattabilità nella ricerca di cibo e capace di percorrere lunghissime distanze nel suo territorio di caccia. Nelle zone verdi degli aeroporti e nei dintorni riesce a trovare numerose specie animali di cui nutrirsi, come conigli selvatici, lepri, roditori e anche uccelli. Non disdegna neanche invertebrati, tra cui alcuni grossi insetti e perfino lombrichi, che in ambienti più ricchi di risorse trofiche come prati non correttamente gestiti rappresentano un alimento importante per molte specie di fauna selvatica. Come per le lepri, anche in questo caso la loro cattura e spostamento verso altri territori può rappresentare una buona strategia d'intervento. Nel 2025 gli eventi di impatto con le volpi all'interno degli aeroporti italiani sono passati da 22 nel 2024 a 41.



Andando infine a esaminare i dati per tipologia di specie nel corso degli ultimi 19 anni, si evince che il numero di incidenti e la loro tipologia non ha subito cambiamenti drastici.

N. di eventi di wildlife strike per anno per specie o gruppo di specie dal 2006 al 2025

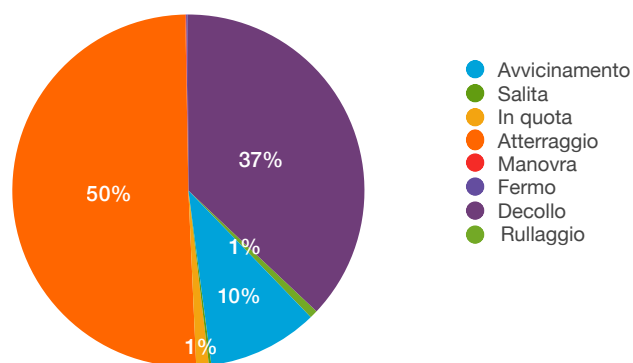


Fasi di volo²

N. impatti nelle diverse fasi di volo (anno 2025)

Fase di volo	N. impatti	%
Avvicinamento (Approach)	272	10%
Salita (Climb)	6	0%
In quota (En route)	31	1%
Atterraggio (Landing)	1353	50%
Manovra (Manoeuvring)	2	0%
Fermo (Standing)	4	0%
Decollo (Take-off)	995	37%
Rullaggio (Taxi)	20	1%

Frequenza degli impatti nelle diverse fasi di volo (anno 2025)

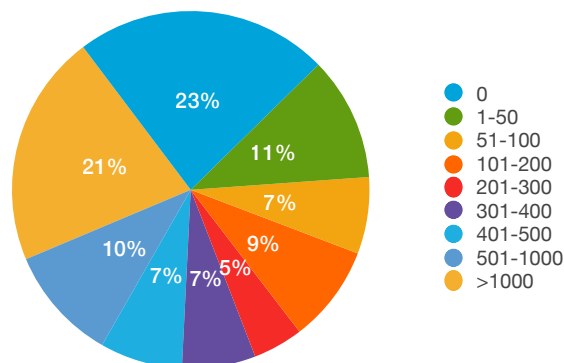


Quote di volo²

N. impatti alle diverse quote di volo (anno 2025)

Quote di volo	N. impatti	%
0	86	22.9%
1-50	42	11.2%
51-100	26	6.9%
101-200	33	8.8%
201-300	17	4.5%
301-400	25	6.7%
401-500	28	7.5%
501-1000	39	10.4%
>1000	79	21.1%

Frequenza degli impatti nelle diverse quote di volo (anno 2025)



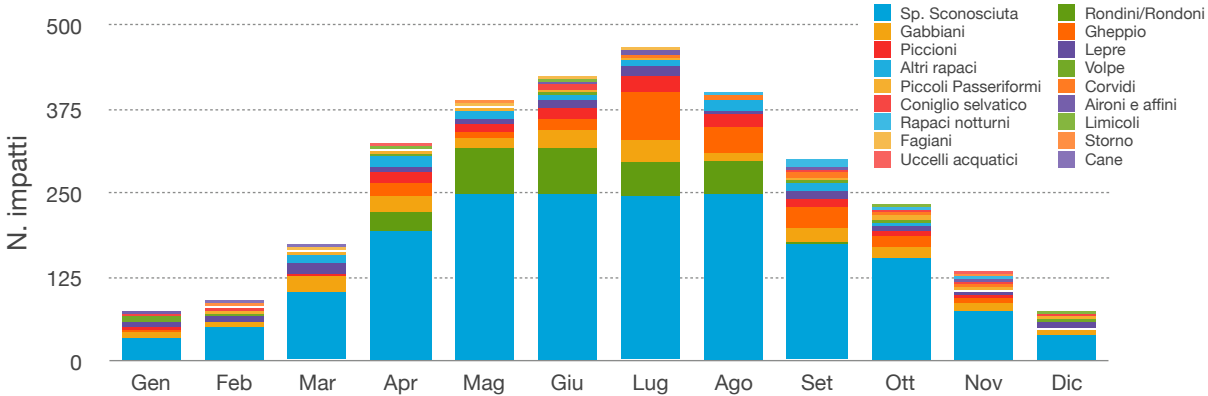
² Solo per gli eventi che riportano il dato.

Stagionalità degli eventi

N. mensile di impatti per le specie o gruppi di specie con più di 5 impatti/anno (anno 2025)

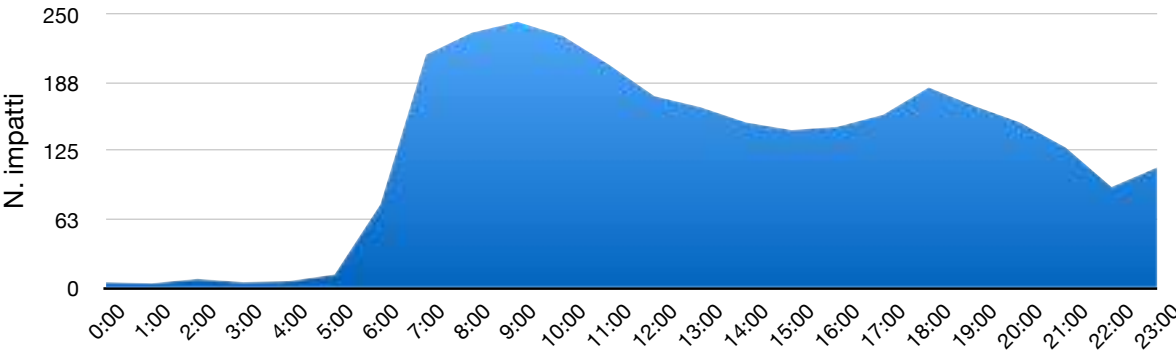
	Gen	Feb	Mar	Apr	Mag	Giu	Lug	Ago	Set	Ott	Nov	Dic
Sp. Sconosciuta	34	52	100	192	250	249	244	250	172	152	74	38
Rondini/Rondoni			1	29	65	66	53	47	4		1	
Gabbiani	9	6	25	23	19	30	31	12	20	18	11	10
Gheppio	4	2	1	19	5	14	72	39	33	14	7	1
Piccioni	3		4	17	12	18	23	18	10	9	3	3
Lepre	8	5	15	10	10	11	15	6	14	7	7	5
Altri rapaci		3	10	15	11	7	9	14	12	6	1	1
Volpe	8	3	3	3	1	4	2	2	5	3	2	5
Piccoli Passeriformi	1	4	4	3	3	5	3	1	2	9	5	3
Corvidi		1	1	1	1	1	4	5	8	4	4	1
Coniglio selvatico	5	2		1	1	7		1	5	2	4	2
Aironi e affini	2	1		1	1	4	7	2	3	2	3	1
Rapaci notturni	1	1	1	1				3	11	4	2	1
Limicoli	1	2	2	4	1	3	1	1	2	2	1	2
Fagiani			3	2	4	3	2		1	1	2	1
Storno		4		1	4	3	2		1		3	
Uccelli acquatici			1	4			1		1		3	
Cane	1	2	2				1				2	

Frequenza mensile degli impatti per le specie o gruppi di specie con più di 5 impatti/anno (anno 2025)



Orario degli eventi

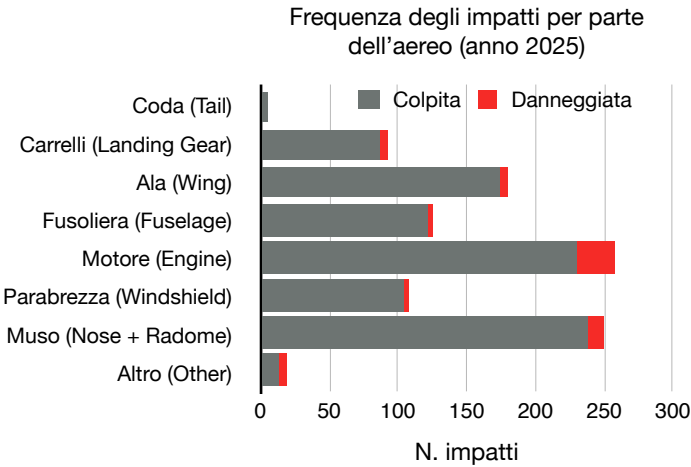
Frequenza degli impatti per fascia oraria (anno 2025)



Parti dell'aereo coinvolte negli eventi³

N. impatti per parte dell'aereo (anno 2025)

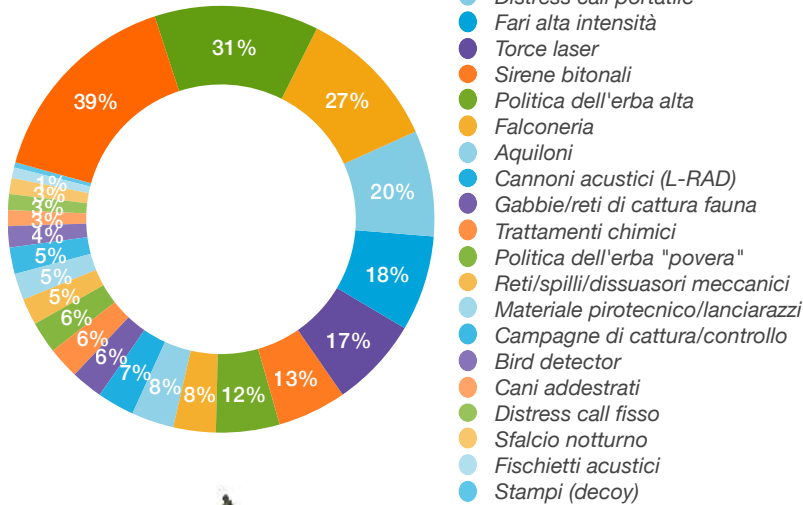
Parte dell'aereo	Colpita	Danneggiata
Coda (Tail)	5	1
Carrelli (Landing Gear)	87	5
Ala (Wing)	174	6
Fusoliera (Fuselage)	121	4
Motore (Engine)	231	27
Parabrezza (Windshield)	105	3
Muso (Nose + Radome)	238	11
Altro (Other)	13	6



Sistemi di dissuasione utilizzati negli aeroporti italiani (anno 2025)

Dotazioni/strategie	N. aeroporti
Distress call veicolare	39
Cannoncini a gas	31
Pistola a salve	27
Distress call portatile	20
Fari alta intensità	18
Torçe laser	17
Sirene bitonali	13
Politica dell'erba alta	12
Falconeria	8
Aquiloni	8
Cannoni acustici (L-RAD)	7
Gabbie/reti di cattura fauna	6
Trattamenti chimici	6
Politica dell'erba "povera"	6
Reti/spilli/dissuasori meccanici	5
Materiale pirotecnico/lanciarazzi	5
Campagne di cattura/controllo	5
Bird detector	4
Cani addestrati	3
Distress call fisso	3
Sfalcio notturno	3
Fischietti acustici	2
Stampi (decoy)	1

Frequenza dei sistemi di dissuasione negli aeroporti (anno 2025)



³ Solo per gli eventi che riportano il dato.

Operatori aerei coinvolti negli eventi (anno 2025)

Operatore	Eventi	%
Ryanair	792	29.6%
EasyJet	249	9.3%
Wizz Air	239	8.9%
ITA Airways	234	8.8%
Malta Air	197	7.4%
Air Dolomiti	75	2.8%
Volotea	68	2.5%
Vueling	51	1.9%
KLM	51	1.9%
Aeroitalia	46	1.7%
BA	44	1.6%
Neos	43	1.6%
Lufthansa	37	1.4%
Air France	33	1.2%
EuroWings	30	1.1%
Iberia	28	1.0%
Danish Air	22	0.8%
Swiss	20	0.7%
Brussels	18	0.7%
Aer Lingus	18	0.7%
Buzz	14	0.5%
Turkish	14	0.5%

Operatore	Eventi	%
Transavia FR	14	0.5%
NetJets	13	0.5%
Lauda Europe	12	0.4%
SAS	12	0.4%
Sky Alps	11	0.4%
Austrian	11	0.4%
United Airlines	11	0.4%
Air Arabia	11	0.4%
Transavia NL	10	0.4%
Jet2.com	10	0.4%
Air Europa	10	0.4%
Qatar Airways	8	0.3%
Delta Air Lines	8	0.3%
TAP	8	0.3%
European Air	7	0.3%
Flexjet	7	0.3%
American	7	0.3%
Edelweiss Air	6	0.2%
Emirates	6	0.2%
Luxair	6	0.2%
Air Canada	6	0.2%
Condor	5	0.2%

Operatore	Eventi	%
Finnair	5	0.2%
Avionord	5	0.2%
VistaJet	5	0.2%
airBaltic	5	0.2%
Smartwings	4	0.1%
Sirio	4	0.1%
Privato	3	0.1%
Luxwing	3	0.1%
Aliserio	3	0.1%
Royal Air Maroc	3	0.1%
Poste Air Cargo	2	0.1%
Jetfly Aviation	2	0.1%
Cargolux Italia	2	0.1%
Etihad Airways	2	0.1%
Sky Express	2	0.1%
DHL Air	2	0.1%
Maersk Air	2	0.1%
Alba Star	2	0.1%
Avcon Jet	2	0.1%
Air Nostrum	2	0.1%
TUI	2	0.1%
EI AI	2	0.1%

Operatore	Eventi	%
LOT	2	0.1%
AMI	0	0.0%
Norwegian	0	0.0%
ENAV	0	0.0%
Norwegian SW	0	0.0%
Helvetic	0	0.0%
Avincis Italia	0	0.0%
AFS Alpine	0	0.0%
Cathay	0	0.0%
ASL Airlines	0	0.0%
ASL France	0	0.0%
ASL Belgium	0	0.0%
PA	0	0.0%
Ethiopian	0	0.0%
Hainan	0	0.0%
Other	86	3.2%

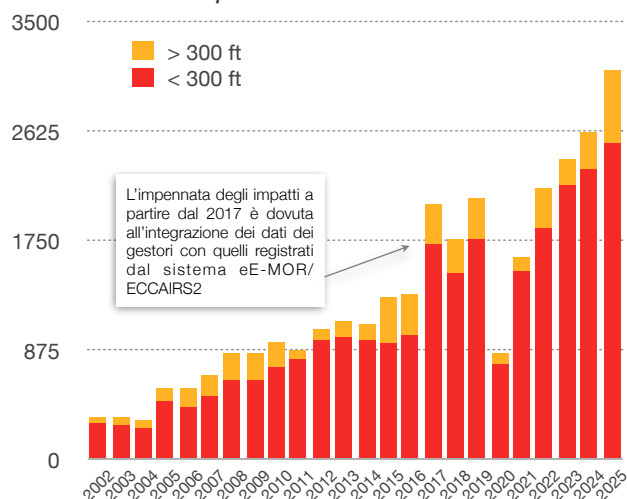
Confronto con gli anni precedenti

Le tabelle e i grafici seguenti mostrano il n. di impatti registrati dal 2002 al 2025, divisi per impatti avvenuti in ambito aeroportuale (sotto i 300 piedi) e fuori dal sedime, oltre ai dati relativi agli impatti che hanno prodotto un danno, quelli che hanno visto coinvolto più di un individuo di fauna selvatica (impatti multipli), quelli nei quali si è registrata l'ingestione nei motori e quelli che hanno causato effetti sul volo (ritardo, atterraggio precauzionale, decollo abortito ecc.).

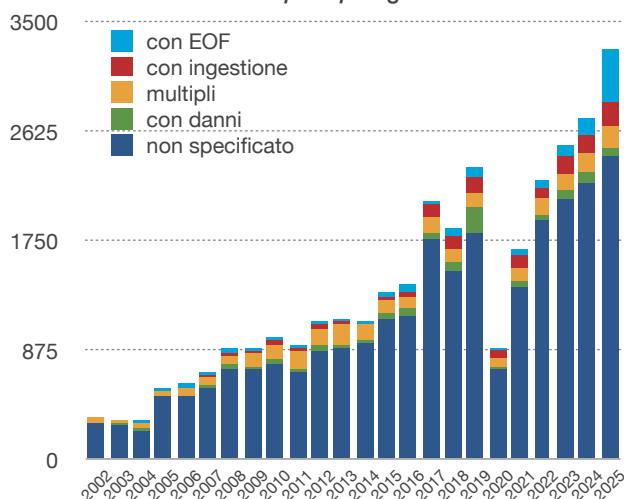
N. wildlife strike registrati in Italia e loro tipologia dal 2002 al 2025 (EOF = effetto sul volo)

Anno	N. impatti totale	N. impatti < 300 ft	N. impatti > 300 ft	Impatti senza specifica	Impatti con danni	Impatti multipli	Impatti con ingestione	Impatti con EOF
2002	348	302	46	299	5	34	5	5
2003	342	267	75	278	12	35	10	7
2004	317	263	54	232	14	47	9	15
2005	573	456	117	499	11	36	12	15
2006	581	431	150	499	14	50	20	26
2007	671	509	162	583	20	58	18	20
2008	857	646	211	727	28	78	26	33
2009	858	628	230	713	31	102	28	21
2010	942	733	209	774	25	124	23	24
2011	882	803	79	695	37	143	17	26
2012	1048	960	88	873	46	121	37	30
2013	1096	982	114	887	25	179	13	22
2014	1084	961	123	938	26	121	8	12
2015	1299	940	359	1128	51	98	24	39
2016	1313	998	315	1146	57	97	41	56
2017	2034	1730	304	1773	37	132	95	33
2018	1770	1484	286	1519	53	102	121	46
2019	2095	1761	334	1811	209	117	116	80
2020	860	766	94	728	25	54	55	36
2021	1617	1501	116	1380	35	108	116	48
2022	2168	1844	324	1917	40	121	103	57
2023	2416	2199	217	2092	60	125	146	90
2024	2618	2311	307	2224	78	152	137	138
2025	3107	2523	584	2430	65	169	189	417

N. wildlife strike registrati sopra e sotto i 300 ft per anno dal 2002 al 2025



N. wildlife strike registrati dal 2002 al 2025 divisi per tipologia

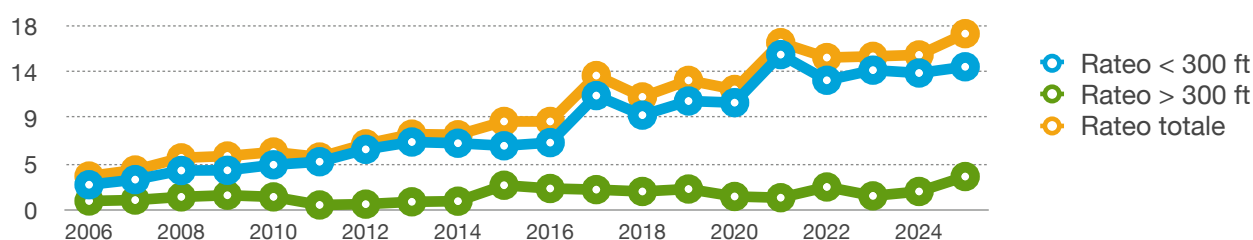


Per quanto riguarda i dati statistici più generali si può calcolare il rateo medio annuale su territorio nazionale, facendo il rapporto tra il numero totale di impatti occorsi nell'anno in esame e il numero di movimenti, e confrontarlo con gli anni precedenti.

Rateo medio annuale (n. impatti/ 10.000 movimenti) per aviazione commerciale e generale (2006-2025)

	'06	'07	'08	'09	'10	'11	'12	'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19	'20	'21	'22	'23	'24	'25
Rateo <= 300 ft	2.44	2.94	3.83	3.85	4.39	4.69	5.90	6.62	6.50	6.25	6.56	11.16	9.25	10.63	10.84	15.17	12.66	13.65	13.37	13.98
Rateo > 300 ft	0.85	0.94	1.25	1.41	1.25	0.46	0.54	0.77	0.83	2.39	2.07	1.96	1.78	2.02	1.33	1.17	2.22	1.35	1.78	3.24
Rateo impatti tot.	3.29	3.88	5.07	5.25	5.64	5.15	6.44	7.39	7.33	8.63	8.63	13.12	11.03	12.65	12.17	16.34	14.88	15.00	15.14	17.22

Trend nazionale del rateo medio annuale (n. impatti/10.000 movimenti) per aviazione commerciale e generale (2006-2025)



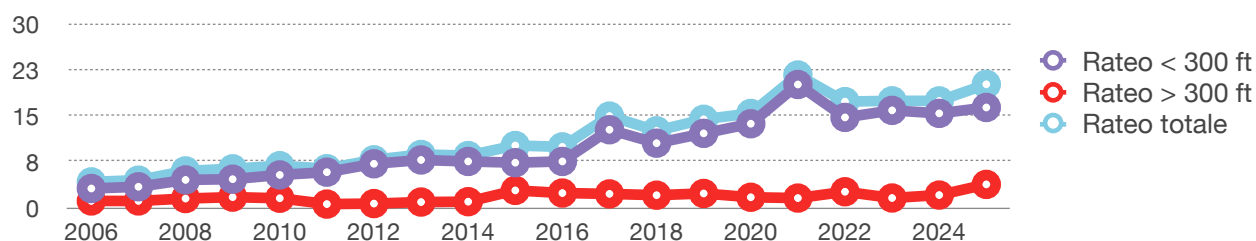
Confronto dei dati italiani con quelli di altri Paesi

È possibile confrontare, come negli scorsi anni, la situazione italiana con quella di altri Stati Membri dell'ICAO, o di altri Paesi più simili al nostro in termini di gestione del sistema aeroportuale e del problema *wildlife strike*, di habitat e di specie di fauna selvatica. Per far ciò si è proceduto al calcolo dell'indice medio di rischio nazionale dividendo il numero di impatti totali per i movimenti derivanti dal solo traffico commerciale (dati traffico ENAC), in analogia agli altri Stati, come da tabella finale.

Rateo medio annuale (n. impatti/ 10.000 movimenti) per aviazione commerciale (2006-2025)

	'06	'07	'08	'09	'10	'11	'12	'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19	'20	'21	'22	'23	'24	'25
Rateo <= 300 ft	3.11	3.39	4.51	4.63	5.32	5.77	7.14	7.76	7.52	7.32	7.52	12.69	10.50	12.10	13.67	20.07	14.70	15.85	15.36	16.32
Rateo > 300 ft	1.08	1.08	1.47	1.70	1.52	0.57	0.65	0.90	0.96	2.80	2.37	2.23	2.02	2.30	1.68	1.55	2.58	1.56	2.04	3.78
Rateo impatti tot.	4.19	4.47	5.98	6.32	6.83	6.34	7.79	8.66	8.48	10.12	9.90	14.92	12.52	14.40	15.35	21.62	17.28	17.41	17.40	20.10

Trend nazionale del rateo medio annuale (n. impatti/10.000 movimenti) per aviazione commerciale (2006-2025)



Confronto rateo wildlife strike per l'aviazione commerciale in diversi Paesi

PAESE	Media n. impatti/10.000 movimenti	Anni	% Impatti con danni	% Impatti con effetto sul volo (EOF)	Referenza
Italia	9.47	2006-2025	3.4%	3.3%	[Presente rapporto]
Regno Unito	7.76	2012-2016	4.7%	6.1%	[1]
Germania	6.44	2016-2022	3% (2022)	-	[2]
Francia	3.95	2004-2013	6,92% ('incidents sérieux') (media 2010-2013)	-	[3]
Australia	7.76	2008-2017	7,4%	-	[4]
USA	3.34	2016-2024	4,2% (Media 2016-2024)	3,6% (Media 2016-2024)	[5]
Canada	3.51	2008-2018	-	-	[6]

[1] UK Civil Aviation Authority. Birdstrikes. Available online: <https://www.caa.co.uk/Commercial-Industry/Airports/Safety/Birdstrikes/> accesso Maggio 2022; [2] Deutscher Ausschuss zur Verhütung von Vogelschlägen im Luftverkehr e.V. Jahresbericht 2022; DAVVL: Bremen, Germany, 2023; [3] Analyse du risque animalier en France, Statistiques 2010 – 2013. Rapport d'étude. Service technique de l'aviation civile, Département Aménagement Capacité Environnement, Avril 2017; [4] Australian Transport Safety Bureau. Australian Aviation Wildlife Strike Statistics 2008 to 2017; Australian Transport Safety Bureau: Canberra, Australia, 2019; [5] Dolbeer R.A., Begier M.J., Miller P.R., Weller J.R., Major W., Anderson A.L. Wildlife strikes to civil aircraft in the United States, 1990–2024. Report of the Associate Administrator of Airports - Office of Airport Safety and Standards - Airport Safety & Certification - Serial Report Number 31, Washington, D.C., USA. 2025. [6] Metz I.C., Ellerbroek J., Mühlhausen T., Kügler D., Hoekstra J.M. The Bird Strike Challenge. Aerospace 7(3):26. <https://doi.org/10.3390/aerospace7030026>. 2020.

Conclusioni

Numero totale degli impatti

Nel 2025 il numero totale delle segnalazioni di eventi di *wildlife strike* è ulteriormente aumentato rispetto all'anno precedente (+18,68%). In particolare, le segnalazioni di impatti sotto i 300 piedi di quota sono aumentate del +9,17% (2.523 nel 2025 contro 2.311 nel 2024), mentre quelle relative agli impatti oltre i 300 piedi sono quasi raddoppiate, con un incremento del +90,23% (da 307 nel 2024 a 584 nel 2025). Questo aumento è in parte riconducibile alla crescita del traffico aereo, che nel 2025 è stata pari al +3% rispetto all'anno precedente, ma riflette soprattutto il continuo miglioramento della capacità di segnalazione.

Complessivamente, il numero di impatti per 10.000 movimenti relativo alla sola aviazione commerciale è stato pari a 20,10 nel 2025, in sensibile aumento rispetto ai 17,40 del 2024. L'81,2% di tutti i *wildlife strike* registrati nel 2025 è avvenuto sotto i 300 piedi di quota, contro l'88,3% del 2024. Anche nel 2025 va sottolineato un ulteriore miglioramento dell'attività di reporting, attraverso l'implementazione sempre più diffusa del sistema ECCAIRS2 per la raccolta delle segnalazioni relative agli eventi aeronautici.

Analisi dei dati relativi alle specie impattate

Come negli scorsi anni nel 2025 le specie maggiormente coinvolte sono state il rondone/ rondine, i gabbiani, il gheppio, la lepre e il piccione. La percentuale di specie non identificate è risultata pari al 58,1%, valore sostanzialmente stabile rispetto al 2023 (55%) e al 2024 (56%), dovuto principalmente agli impatti segnalati dai piloti direttamente in ECCAIRS2 o tramite servizio ATS, in assenza del ritrovamento della carcassa. Per colmare questo gap informativo, è stato finalizzato, a luglio 2025, l'accordo tra ENAC e il Dipartimento di Scienze della Terra dell'Università di Torino per l'istituzione dell'*Italian Birdstrike Identification Center* (IBIC), il laboratorio dedicato all'identificazione dei resti di vertebrati coinvolti nei *wildlife strike*, che si avvale di un approccio integrato di analisi morfologica delle penne e analisi genetica (DNA *barcoding*). A questo proposito è comunque bene ribadire che il BSCI (*Bird Strike Committee Italy*), in forma conservativa, ritiene valide anche le segnalazioni di presunti impatti, ove non risultino il ritrovamento di carcassa e/o evidenze sull'aeromobile, e dunque l'identificazione della specie non è possibile.

Per quanto riguarda i mammiferi, il numero degli impatti con la lepre è passato da 78 nel 2024 a 113 nel 2025 (+44,9%). Gli impatti con la volpe sono quasi raddoppiati (+86,4%), passando da 22 nel 2024 a 41 nel 2025. Anche gli impatti con il coniglio selvatico sono aumentati, da 17 nel 2024 a 30 nel 2025 (+76,5%). Pipistrello, nutria, ratto, cane e tasso sono gli unici altri mammiferi coinvolti nei *wildlife strike* del 2025. Due rettili (un esemplare di biscia dal collare e un serpente non identificato) e insetti sono stati inoltre oggetto di impatto nel 2025.

Le fasi di volo

Le fasi di volo interessate di più dagli impatti sono state nel 2025 l'atterraggio (*landing*) con il 50% dei casi, la fase di decollo (*take off*) con 37% e l'avvicinamento (*approach*), con il 10%. Nel 2024 la situazione era praticamente identica.

Le quote di volo

Le quote più interessate dagli impatti, nei casi in cui questo parametro è stato registrato (12,1% dei casi, pari a 375 eventi su 3.092), sono state quelle corrispondenti alle fasi di decollo e atterraggio, comprese tra 0 e 300 piedi (54,4% dei casi con quota nota). Rispetto al 2024 si osserva una minore copertura del dato di quota (12,1% contro il 23,4% dell'anno precedente) e una maggiore incidenza relativa degli impatti registrati a quote superiori ai 1.000 piedi (21,1% dei casi con quota nota, contro valori inferiori nel 2024), aspetto che merita un approfondimento in relazione alla qualità del reporting di questo specifico campo.

Stagionalità degli impatti

Anche nel 2025 i mesi da maggio ad agosto si confermano quelli con il numero più elevato di impatti, con il picco assoluto registrato a luglio (470 eventi, circa il 15% del totale annuo), seguito da giugno (425) e agosto (4018). Nel complesso, il quadrimestre maggio-agosto ha concentrato circa il 54% di tutti gli impatti dell'anno. In questo periodo è particolarmente rilevante la componente di impatti legati a rondoni e rondini, piccioni, gheppio e gabbiani. Queste ultime due specie sono presenti nella casistica d'impatto anche negli altri mesi dell'anno, sebbene i mesi estivi (e in parte quelli autunnali) restino, a livello nazionale, quelli a maggior rischio. L'alto numero di impatti in tarda primavera/estate non deve sorprendere, in quanto durante i mesi estivi il numero di uccelli aumenta sensibilmente con l'involto delle nuove covate, composte tra l'altro da individui inesperti che vengono più facilmente impattati dagli aeromobili.

Orario degli impatti

È confermata la massima incidenza dei *wildlife strike* nelle prime ore del giorno, con il picco assoluto registrato tra le 8:00 e le 9:00 del mattino, corrispondente al periodo di massima attività degli uccelli selvatici. Il grafico orario evidenzia inoltre un secondo incremento, più contenuto, delle segnalazioni nel tardo pomeriggio, tra le 17:00 e le 18:00.

Parti dell'aereo coinvolte

Le parti dell'aeromobile maggiormente colpite nel 2025 sono risultate il muso (*nose + radome*, 238 impatti), il motore (*engine*, 231 impatti) e l'ala (*wing*, 174 impatti), seguiti da fusoliera (121), parabrezza (*windshield*, 105) e carrelli (*landing gear*, 87); in pratica tutte le parti e i profili anteriori dell'aeromobile. Il motore si conferma la componente più critica per numero assoluto di danni riportati (27 casi su 231 impatti, pari all'11,7%). Percentuali di danneggiamento più elevate, ma su campioni molto più ridotti e quindi meno robusti dal punto di vista statistico, si osservano per la coda (*tail*, 1 danno su 5 impatti, 20%) e per la categoria residuale "Altro" (6 danni su 13 impatti, 46,2%).

Sistemi di dissuasione utilizzati

I dispositivi acustici si confermano i più diffusi tra le BCU (*Bird Control Unit*) e i gestori aeroportuali: il *distress call* veicolare risulta adottato da 39 aeroporti, seguito da cannoncini a gas (31) e pistola a salve (27). Tra i dispositivi visivi, i fari ad alta intensità (18 aeroporti) e le torce laser (17) risultano i più utilizzati, mentre tra le misure di gestione ambientale la politica dell'erba alta è adottata da 12 aeroporti. Questi strumenti, spesso impiegati in combinazione tra loro, continuano a essere preferiti dai gestori per il favorevole rapporto tra costo di acquisto, gestione ed efficacia.

Operatori aerei coinvolti

Dei report di cui si conosce l'operatore (88,0% dei casi nel 2025, contro l'85,2% del 2024), prevale nettamente per numero di segnalazioni Ryanair (29,6%), seguita da EasyJet (9,3%), Wizz Air (8,9%), ITA Airways (8,8%) e Malta Air (7,4%). Rispetto al 2024, Ryanair ha ulteriormente rafforzato la propria quota relativa (dal 26% al 29,6%), mentre EasyJet ha superato sia Wizz Air sia ITA Airways nella graduatoria dei vettori con il maggior numero di segnalazioni.

Confronto con gli anni precedenti

Anche nel 2025, grazie all'utilizzo del sistema elettronico di segnalazione obbligatoria degli eventi di safety, è stato possibile migliorare ulteriormente la qualità e la quantità dei dati di reporting. Permangono ancora alcune criticità relative alla corretta attribuzione degli eventi a specie certe e a quote determinate; su questo fronte, dal 1° luglio 2025 è operativo l'*Italian Birdstrike Identification Center* (IBIC), il laboratorio nazionale istituito da ENAC in convenzione con il Dipartimento di Scienze della Terra dell'Università di Torino, dedicato all'identificazione dei resti degli animali impattati con gli aeromobili attraverso tecniche di analisi morfologica e genetica (DNA barcoding).

Nel 2025 il 2,1% degli impatti totali ha determinato danni all'aeromobile, il 5,4% ha visto il coinvolgimento di più individui di fauna selvatica (impatti multipli), il 6,1% ha comportato l'ingestione nei motori e il 13,4% ha determinato effetti negativi sul volo (EOF).

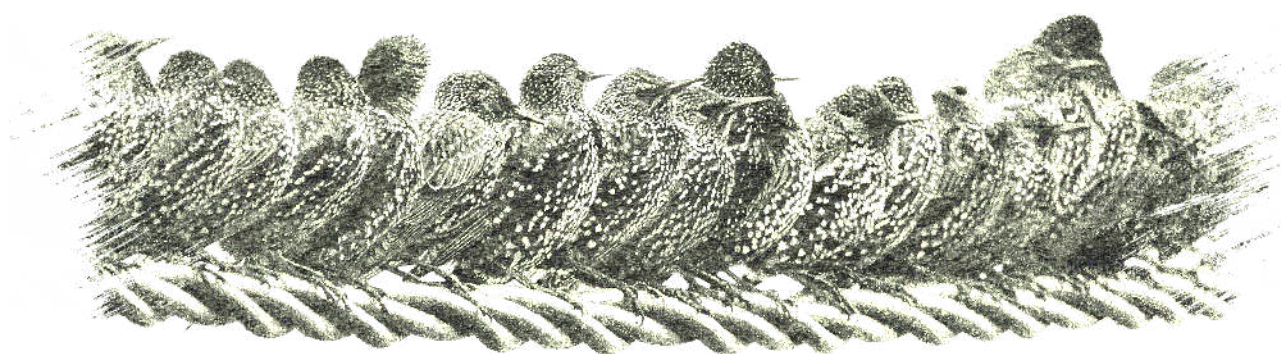
In proporzione, si registra nel 2025 un aumento del numero di segnalazioni degli impatti cosiddetti "importanti" (con danni, multipli, con ingestione nei motori o con effetti sul volo, sommati senza eliminare i doppi conteggi dovuti alle sovrapposizioni tra categorie — uno stesso impatto può rientrare contemporaneamente in più categorie —, secondo lo stesso metodo di calcolo degli anni precedenti): 27,1% dei casi di impatto totali nel 2025, contro il 19% del 2024. L'incremento è trainato in particolare dalla crescita degli impatti con effetto sul volo (EOF). Va tuttavia precisato che la maggior parte di questi eventi corrisponde a un semplice ritardo, spesso minimo, dovuto principalmente ai controlli post-impatto effettuati precauzionalmente dagli equipaggi e dal personale di pista, controlli che nella maggioranza dei casi hanno dato esito negativo (nessun danno riscontrato). L'aumento delle segnalazioni EOF va quindi letto soprattutto come un segnale del miglioramento della cultura del reporting, più che di un incremento della severità degli eventi.

Confronto della situazione italiana con quelli di altri Paesi

Il rateo degli impatti con fauna selvatica registrato in Italia (n. impatti/10.000 movimenti), se confrontato con quello di altri Paesi, risulta più elevato. Tuttavia, questo dato è influenzato dalle differenze metodologiche adottate nella classificazione degli impatti certi. A livello internazionale, infatti, l'ICAO non fornisce criteri uniformi per la valutazione degli impatti.

Il BSCI adotta un approccio significativamente più conservativo rispetto ad altri Paesi. Ad esempio, vengono considerati impatti certi quelli dichiarati dai piloti al di sotto dei 300 piedi di quota anche in assenza del ritrovamento di carcasse. Al contrario, molti Paesi registrano come certi solo gli impatti che comportano danni visibili o che includono il ritrovamento di resti dell'animale. Questa metodologia più scrupolosa consente al BSCI di raggiungere un grado di accuratezza nel reporting dei *wildlife strike* decisamente superiore, come dimostrato dall'elevato numero di eventi documentati anche con specie di piccole o piccolissime dimensioni (come rondini, rondoni o piccoli passeriformi), che altrove passano inosservati.

È importante sottolineare, quindi, che il numero complessivo di impatti registrati in Italia non indica una maggiore pericolosità, bensì una migliore capacità di rilevamento e documentazione. Infatti, se si considerano solo gli impatti più rilevanti – ovvero quelli con conseguenze operative, danni, multipli o ingestione nei motori – i numeri italiani risultano inferiori rispetto a quelli riportati da altri Paesi.



Iniziative future

Italian Birdstrike Identification Center (IBIC)

Nel corso del tempo è risultato evidente che il riconoscimento della specie esatta a cui appartengono gli animali responsabili dei *wildlife strike* è di cruciale importanza per la messa in opera di contromisure efficaci: conoscere le specie colpite consente di elaborare misure di controllo specie-specifiche, modelli sul rischio di impatto più precisi e, non ultimo, adeguamenti sugli aeromobili basati sul peso medio degli animali colpiti. Il precedente internazionale è il *Feather Identification Lab (FLAB)*, attivo dal 1960 presso il *National Museum of Natural History* dello *Smithsonian* a Washington DC, che identifica oltre 14.000 casi l'anno provenienti dall'aviazione civile e militare statunitense, utilizzando un approccio integrato di analisi morfologica, microscopica e genetica che permette il riconoscimento della specie esatta per oltre il 90% dei casi analizzati.

Seguendo questo modello è nato in Italia l'*Italian Birdstrike Identification Center (IBIC)*, operativo dal 2025 grazie alla convenzione tra ENAC e l'Università di Torino (cfr. "Cosa è accaduto nel 2025"). Dal confronto con i gestori aeroportuali sono emerse alcune linee di azione ancora da consolidare: l'incremento della quota di campioni prelevati direttamente dagli aeromobili rispetto ai soli resti rinvenuti a terra, la formalizzazione delle procedure di raccolta nei Manuali di Aeroporto, l'attivazione dell'invio automatico delle fotografie degli eventi all'IBIC tramite i software di gestione già in uso, l'estensione della sensibilizzazione ai piloti di aviazione generale e la designazione, per ciascun gestore, di un referente aeroportuale dedicato. ENAC sta inoltre valutando l'inserimento di un'informativa nella sezione generale dell'AIP e il richiamo alla convenzione IBIC nell'aggiornamento della Circolare APT-01B, attualmente in corso di revisione. È infine in avvio una collaborazione con l'Aeronautica Militare sul tema dell'identificazione di specie coinvolte in *wildlife strike*.

Fonti attrattive

Anche nel corso del 2025 l'ENAC, con le sue sedi centrali e territoriali, è costantemente intervenuta sulla problematica delle fonti attrattive nei dintorni aeroportuali con l'aiuto e la fattiva partecipazione di tutti gli *stakeholder* interessati. Spesso la presenza di una discarica presso un aeroporto, o altre gravi criticità di natura ambientale, richiedono l'intervento coordinato degli Enti locali insieme ai gestori aeroportuali. Tuttavia non sempre anche attraverso la partecipazione delle Direzioni Territoriali competenti si riesce ad arrivare a soluzioni condivise. Per questo il *Bird Strike Committee Italy* BSCI è spesso intervenuto in prima persona, svolgendo visite conoscitive e coadiuvando i tavoli tecnici. In questo senso, per promuovere e facilitare i lavori, il BSCI ha sempre più utilizzato le recenti linee guida relative alla valutazione delle fonti attrattive di fauna selvatica in zone limitrofe agli aeroporti, pubblicate nel 2018⁴, per fornire ai soggetti interessati indicazioni tecniche più precise in rapporto alle distanze degli aeroporti dalle fonti attrattive e ai rischi connessi.

Sistemi di monitoraggio e dissuasione

L'ENAC continua nella sua valutazione di nuovi sistemi di monitoraggio e dissuasione presentati all'Ente sia a livello nazionale che internazionale. Ove ritenute promettenti, le

⁴ ENAC (Ente Nazionale Aviazione Civile), 2018. Linee guida 2018/002: Gestione del rischio wildlife strike nelle vicinanze degli aeroporti. Ed. 1 - 1 ottobre 2018 - https://www.enac.gov.it/app/uploads/2024/04/Linee_guida_2018_002_WILDLIFESTRIKE.pdf

proposte vengono segnalate alle associazioni di categoria dei gestori aeroportuali. Resta inteso che l'Ente non certifica i vari sistemi, ma si limita a dare giudizi di merito basati su studi pubblicati su riviste e giornali scientifici *peer reviewed*. Attualmente è in fase di conclusione la sperimentazione di un sistema basato su telecamere per l'identificazione del rischio *wildlife strike* presso l'aeroporto di Roma Urbe, mentre a seguito di sopralluoghi e attraverso la produzione di tutte le autorizzazioni necessarie si sta lavorando affinché lo stesso sistema possa essere sperimentato sul campo anche presso l'aeroporto di Pantelleria. Nel 2024 sono state gettate le basi anche per una convenzione non onerosa con ENAC/BSCI per la sperimentazione di un "falco-robot" di nuova generazione sugli aeroporti di Ancona e Pescara. Nel 2025 è pervenuta una richiesta di supporto per la sperimentazione del sistema presso l'aeroporto di Pescara.

Creazione di un portale informatico

Il portale tematico, costituito da una mappa interattiva che ha l'obiettivo di offrire informazioni agli utenti dell'aviazione (compagnie aeree, gestori aeroportuali, fornitori di servizi di navigazione aerea, piloti privati, ecc.) sulla fauna che potrebbe influenzare le operazioni aeree, è stato completato e caricato sul sito ENAC. Sulla base delle informazioni provenienti dagli studi sulla fauna selvatica e sui rischi di impatto con la stessa sviluppati dai gestori aeroportuali, nella mappa sono rappresentate le principali fonti di attrazione della fauna selvatica negli aeroporti soggetti al Regolamento (EU) 139/2014 e nei loro dintorni e le specie più rilevanti per le operazioni aeronautiche, con informazioni sui loro movimenti e sulle misure di mitigazione attuate dai gestori aeroportuali. Restano da completare alcune modifiche minori prima della pubblicazione definitiva al pubblico.

Ricerca

ENAC prosegue nella raccolta di informazioni al fine di conoscere meglio la distribuzione, la fenologia e le quote di volo delle specie maggiormente coinvolte nei *wildlife strike*, oltre ad aggiornare le stime del costo reale del fenomeno in termini di danno economico e l'influenza delle variabili meteorologiche locali. A tal fine sono previsti accordi con le principali banche dati ornitologiche nazionali ed europee. Il tentativo di accedere ai network europei che studiano la migrazione degli uccelli attraverso l'utilizzo diffuso dei radar risulta invece attualmente fermo, per una serie di ragioni tecniche, anche legate ai conflitti internazionali in corso. Nel corso del 2025 non sono state condotte ulteriori attività in tal senso.

Bird Strike Index

A distanza di 14 anni dalla sua adozione, l'algoritmo utilizzato per stimare il rischio di *wildlife strike* a livello nazionale (BRI2) mostra la necessità di essere aggiornato, soprattutto al fine di rendere più oggettiva la componente probabilistica legata al monitoraggio della fauna selvatica condotto negli aeroporti. In questo senso, il fatto che alcuni aeroporti stiano già utilizzando, seppur ancora in via sperimentale, sistemi di monitoraggio oggettivo delle presenze faunistiche basati su radar e su sistemi di riconoscimento automatico tramite webcam e algoritmi di *machine learning* potrebbe fornire informazioni preziose ai fini di tale aggiornamento. Per questo il BSCI sta continuando a esplorare algoritmi differenti e ancora più robusti, avvalendosi anche di eventuali convenzioni con altri soggetti e istituti accademici di matematica e statistica.

ECCAIRS2

L'implementazione del sistema eE-MOR (*electronic ENAC Mandatory Occurrence Reporting*) per la raccolta delle segnalazioni relative agli eventi aeronautici, tra cui le *occurrence* di *wildlife strike*, ha certamente migliorato l'adeguatezza dei dati, tuttavia sono ancora presenti alcuni aspetti relativi alla qualità e alla completezza delle informazioni che richiedono un'ulteriore messa a punto del sistema. Il sistema è migrato alla fine del 2021 in quello utilizzato a livello europeo: ECCAIRS2 (*European Coordination Centre for Accident and Incident Reporting Systems*), e si sta verificando la presenza di tutte le informazioni necessarie al fine di poter svolgere analisi accurate sul fenomeno del *wildlife strike*. Nel 2026 si sta valutando la possibilità di implementare specifici corsi di formazione rivolti ai gestori aeroportuali e ai responsabili SMS (*Safety Management System*), affinché il sistema possa entrare a pieno regime, garantendo la raccolta corretta e completa di tutte le informazioni necessarie per le analisi di dettaglio, aspetto che al momento non è ancora pienamente conseguito.

Monitoraggio sistema di controllo del rischio *wildlife* negli aeroporti

Al fine di ottimizzare e razionalizzare le risorse dell'ENAC nello svolgimento delle visite dirette negli aeroporti italiani, che sono di fondamentale importanza per monitorare l'attività del gestore aeroportuale in materia di *wildlife strike*, nel corso del 2017 il BSCI ha elaborato e pubblicato la Nota Informativa NI/2017/011, in cui venivano presentati 12 indicatori di performance basati su criteri oggettivi (applicazione normativa, *risk assessment*, ecc.) da tenere in considerazione per valutare l'opportunità di una visita di monitoraggio su un dato aeroporto. Sulla base delle esperienze maturate, e a seguito di una prima revisione effettuata nel 2024 per eliminare gli indicatori ormai ottemperati al 100% da tutti gli aeroporti certificati, tale nota sarà sostituita da una nuova Indicazione Tecnica e Operativa (ITO), "L'attività di monitoraggio del BSCI ENAC sugli aeroporti italiani", attualmente in corso di definizione, che aggiornerà l'algoritmo e i parametri di valutazione. Gli indicatori sono stati ridotti e standardizzati a 11, articolati su un punteggio complessivo massimo di 100 punti, e comprenderanno, tra gli altri: la congruità del numero di eventi dichiarati dal gestore rispetto ai dati in possesso di ENAC, la correttezza della valutazione degli impatti, il valore e il trend triennale del BRI2 (calcolato tramite regressione lineare), l'invio dei campioni all'IBIC per l'identificazione dei resti, la continuità operativa della BCU, la previsione e l'attuazione di nuove azioni di mitigazione e l'esito delle ispezioni dirette ENAC. La priorità per le visite conoscitive resterà assegnata agli aeroporti con punteggio complessivo più basso, e le prossime visite terranno conto di questi nuovi parametri non appena l'ITO sarà ufficializzata. Un importante obiettivo delle visite conoscitive future in ambito locale resta quello di familiarizzare con le problematiche specifiche che possono impedire la corretta funzionalità del sistema di riduzione del rischio (*safety*), cercando di facilitare i rapporti tra gli *stakeholder* al fine di rimuovere gli eventuali ostacoli che impediscono la sinergia e la comunicazione tra i soggetti coinvolti.

Aggiornamento della normativa

Alla fine del 2025 è stata prodotta la bozza del nuovo regolamento che sostituirà la circolare APT 01B. Le principali innovazioni riguardano le modalità di trasmissione dei dati di reporting attraverso la segnalazione elettronica come *occurrence* di ECCAIRS2, l'adeguamento alla più recente normativa ICAO e EU, le indicazioni per la compilazione della ricerca annuale *wildlife*

strike da parte dei gestori, la predisposizione di un piano di prevenzione e controllo, nonché l'introduzione dell'*Italian Birdstrike Identification Center* (IBIC) e delle relative modalità di raccolta e invio dei campioni per l'identificazione delle specie. Si sta attualmente studiando la modalità più opportuna per la formalizzazione delle linee guida di attuazione del nuovo regolamento, in vista della loro approvazione da parte del Consiglio di Amministrazione ENAC.

Contatti

Per ulteriori informazioni è possibile consultare il sito web ENAC, www.enac.gov.it, oppure scrivere a:

Ing. Claudio Eminente
Presidente del BSCI
Bird Strike Committee Italy
c/o Direzione Centrale Programmazione Economica e Sviluppo Infrastrutture
Ente Nazionale Aviazione Civile
Viale Castro Pretorio, 118 - 00185 Roma
email: c.eminente@enac.gov.it



Luglio 2026

a cura di (Ed.)

Alessandro Montemaggiori & Laura Sanna

Layout e grafica:

Alessandro Montemaggiori