



11 LA SICUREZZA DEL VOLO  
La Security

## INTRODUZIONE

Il concetto di *security* era già presente in nuce negli atti della Convenzione di Chicago del 1944 ed è stato successivamente sviluppato dalle convenzioni di Tokyo, L'Aja e Montreal. Si arriva così ai nostri giorni, in cui la *security* non è più soltanto un argomento per specialisti del settore, ma una priorità e una preoccupazione collettiva. I fatti dell'11 settembre 2001 hanno dimostrato che gli attentati aerei possono minacciare qualsiasi nazione e non solo le aree geografiche coinvolte in situazioni di evidente criticità. Si è reso così necessario aprire un capitolo nuovo, garantendo misure di prevenzione e controllo severissime, strutturate su standard internazionali e abbinate a un'attività di continuo monitoraggio sull'intera organizzazione del trasporto aereo: e cioè su infrastrutture, gestori, compagnie, scuole di volo, oltre che su passeggeri, bagagli, merci, aeromobili.

Le amministrazioni dello Stato competenti in materia di *security* dell'aviazione civile sono principalmente la Presidenza del Consiglio dei Ministri, il Ministero dell'Interno, il Ministero dei Trasporti. All'Enac in particolare spetta il compito di definire e coordinare le misure di sicurezza del trasporto aereo, stilando il Programma Nazionale di Sicurezza, verificandone costantemente lo stato di applicazione e predisponendo quando necessario gli opportuni aggiornamenti; inoltre di sua competenza gli adempimenti attuativi relativi all'affidamento in concessione dei servizi di *security* e alla vigilanza sulla loro regolarità ed efficienza, da svolgere in stretta correlazione con le autorità di Pubblica Sicurezza.

Per definire le misure di *security* e stilare il Programma Nazionale di Sicurezza l'Enac opera attraverso il Cisa, il *Comitato Interministeriale per la Sicurezza dei Trasporti Aerei e degli Aeroporti* del quale ha la presidenza e la segreteria tecnica; per il coordinamento delle attività a livello locale si avvale invece delle proprie Direzioni Aeroportuali e dei Csa (*Comitati di Sicurezza Aeroportuale*).

Un altro aspetto importante in materia di *security* è il coordinamento con



altre organizzazioni e amministrazioni, a livello sia nazionale che internazionale; in particolare, oltre a relazionarsi quotidianamente con i vari soggetti coinvolti nell'attuazione del Programma Nazionale di Sicurezza l'Enac gestisce i rapporti con autorità governative estere e partecipa a gruppi di lavoro in sede comunitaria, Icao ed Ecac.

## 1. IL PROGRAMMA NAZIONALE DI SICUREZZA

Il Programma Nazionale di Sicurezza viene elaborato e aggiornato dal Cisa; si inquadra in un quadro di cooperazione internazionale ed è finalizzato ad assicurare l'incolumità dei passeggeri, degli equipaggi, degli operatori, del pubblico e delle infrastrutture aeroportuali, nonché la regolarità e l'efficienza dell'aviazione civile nella prevenzione degli atti di interferenza illecita. Le azioni e gli obiettivi del PNS sono attualmente disciplinati da 9 schede, corrispondenti ad altrettante macroaree di controllo e sorveglianza.

I controlli pre-volo vengono effettuati in aree aeroportuali, il cui accesso è limitato a persone (passeggeri ed operatori aeroportuali di staff), bagagli (a mano e da stiva) e merci secondo i controlli previsti dalle Schede 1, 2, 3 e 5 del PNS. Questa misura è di fondamentale importanza ai fini della sicurezza, in quanto idonea a prevenire l'introduzione a bordo degli aeromobili di armi, ordigni esplosivi, articoli pericolosi e di ogni altro oggetto in grado di causare turbative al normale svolgimento del traffico aereo.

### Presidenza

- *Presidente Enac*

### Membri

- *Presidenza del Consiglio dei Ministri*
- *Ministero degli Affari Esteri*
- *Ministero dell'Interno*
- *Comando Generale della Guardia di Finanza*
- *Ministero delle Comunicazioni*
- *Ministero della Difesa*
- *Agenzia delle Dogane*
- *Ministero dei Trasporti*
- *Enac*
- *Enav SpA*
- *Poste Italiane*
- *Assaereo*
- *Assaeroporti*
- *Ibar (International Board Airlines Representatives)*

### Segreteria Tecnica

- *Enac*
- *Ministero dell'Interno*
- *Ministero dei Trasporti*



*SCHEDA N. 1 - Controlli di sicurezza dei passeggeri e dei loro bagagli a mano*

*SCHEDA N. 2 - Controlli di sicurezza dei bagagli da stiva*

*SCHEDA N. 3 - Controlli di sicurezza di merce, posta, catering, provviste e materiali di bordo*

*SCHEDA N. 4 - Misure di sicurezza per potenziali esposizioni a rischio e per voli sensibili*

*SCHEDA N. 5 - Controlli di sicurezza diplomatici, casi speciali, membri di equipaggio e personale aeroportuale*

*SCHEDA N. 6 - Controlli di sicurezza degli aeromobili*

*SCHEDA N. 7 - Controlli di sicurezza delle infrastrutture aeroportuali*

*SCHEDA N. 8 - Misure di sicurezza per l'aviazione generale*

*SCHEDA N. 9 - Linee guida per la determinazione delle parti critiche di un aeroporto*







*Per effettuare i controlli di security si utilizzano apparati metal detector, apparecchiature per l'ispezione radioscopica del bagaglio a mano, apparati per la rilevazione di esplosivi. L'attività di controllo può essere svolta dal personale aeroportuale autorizzato ai sensi del DM.85/99, professionalmente addestrato in conformità alle disposizioni dell'Enac, utilizzando apparati omologati di controllo della sicurezza. Anche le compagnie aeree nazionali ed estere che operano negli aeroporti italiani devono dotarsi di un proprio Programma di Sicurezza conforme a quello nazionale.*

*Dalla fine del 2002 (da quando cioè il PNS è stato varato, in base alle linee guida dell'ICAO recepite dal Documento 30 dell'ECAC e dal Regolamento europeo 2320/2002) l'Enac ha svolto una notevole attività in funzione della security, monitorando tutte le società e le compagnie aeree nazionali ed estere che compongono il panorama dell'aviazione civile italiana.*

*Il lavoro compiuto appare ancora più significativo, se si considera che al contempo è stato necessario adeguare il PNS a nuovi regolamenti emanati dell'Unione Europea.*

*In materia di security l'Icao ha redatto l'Annesso 17 della Convenzione di Chicago "Security Safeguarding International Civil Aviation Against Acts of Unlawful Interference" (La security per la protezione dell'Aviazione Civile Internazionale da atti di interferenza illecita). Con questo documento l'Icao ha dettato le norme e le raccomandazioni per la difesa dell'Aviazione civile internazionale da una serie di potenziali comportamenti delittuosi, imponendo la predisposizione di programmi e procedure tali da garantire al trasporto aereo un livello standard di sicurezza in condizioni di normalità.*

*Gli standard (che devono essere recepiti obbligatoriamente da tutti gli Stati membri) e le pratiche raccomandate dall'Icao nell'Annesso 17 riguardano in particolare: l'organizzazione che ogni Stato deve darsi in tema di security e l'obbligo di predisporre un Programma Nazionale di Sicurezza, oltre che di individuare un'Autorità competente per la sua adozione, implementazione e attuazione; le forme di cooperazione internazionale; le misure di prevenzione degli atti illeciti; i controlli su passeggeri, equipaggi, bagagli, merci e posta; la disciplina degli accessi, della circolazione e della permanenza nelle varie aree aeroportuali; le modalità di gestione delle situazioni di emergenza.*

*Successivamente l'Icao ha definito in dettaglio gli "atti di interferenza illecita", fornendo così una base adeguata alla pianificazione operativa e all'integrazione della normativa, a livello sia nazionale che internazionale.*

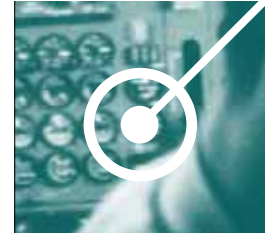
*Altra fonte normativa è costituita dal rilevante Documento 30 Ecac, che contiene le*

*"raccomandazioni" finalizzate ad assicurare l'applicazione dell'Annesso 17 in ambito comunitario e a garantire un maggiore livello di sicurezza nel settore del trasporto aereo.*

*Nel 2002 il Parlamento e il Consiglio dell'Unione Europea hanno dato attuazione a queste raccomandazioni, approvando il Regolamento 2320/2002. Da allora il tema della security è stato sviluppato in altri regolamenti CE, sulla base dei quali il Piano Nazionale di Sicurezza è stato opportunamente aggiornato per assicurarne la full compliance con la legislazione comunitaria.*

*Il più recente aggiornamento del Piano ha avuto come riferimento la normativa in materia di security emessa dall'Icao e dall'Unione Europea nel 2006 e in particolare:*

- *l'Emendamento 11 all'Annesso 17, con il quale l'Icao acquisisce le disposizioni e le procedure della più recente regolamentazione europea, istituendo al tempo stesso la figura dell'IFSO (In-Flight Security Officer);*
- *la revisione della Parte 2° del Documento 8973, in materia di training del personale addetto ai controlli e del personale aeroportuale;*
- *il nuovo Documento 30 "Ecac Policy Statement in the field of Civil Aviation facilitation", inerente il trasporto di persone e dei loro bagagli, i voli cargo, i servizi di trasporto negli aeroporti, il trasporto di persone a mobilità ridotta;*
- *il Regolamento CE 1546/2006, che ha introdotto nuove regole di sicurezza negli aeroporti dell'Unione Europea.*



## 1.1 Le nuove regole di sicurezza negli aeroporti dell'Unione Europea

Nel 2006 il settore della security ha registrato un ulteriore e sensibile incremento di attività: il livello di allarme è infatti tornato altissimo, quando si è avuta cognizione di un piano terroristico che prevedeva diversi attentati aerei nel Regno Unito. Gli attacchi in preparazione, fortunatamente sventati dalla polizia londinese, prevedevano l'uso a bordo degli aerei di esplosivo liquido. Al fine di proteggere i passeggeri da questa nuova tipologia di minaccia l'Unione Europea ha aggiornato la normativa in materia di security, emanando il Regolamento 1546/2006 che limita in particolare le tipologie e la quantità di sostanze liquide che i viaggiatori possono portare con sé a bordo. Non sono previste limitazioni specifiche per quanto riguarda il bagaglio da stiva, mentre nel bagaglio a mano sono consentite solo piccole quantità di liquidi, contenute in recipienti dalla capacità massima di un decilitro, chiusi a loro volta in sacchetti di plastica trasparente con capienza non superiore a un litro.

Le nuove regole vengono applicate dal 6 novembre 2006 in tutti gli aeroporti UE, oltre che in Norvegia, Islanda e Svizzera; la loro entrata in vigore ha necessariamente comportato una serie di cambiamenti per tutti i soggetti che operano nel settore aeroportuale e gli utenti del trasporto aereo, che vengono ora sottoposti a controlli di security ancora più rigorosi e capillari. L'Enac si è adoperato sul duplice piano della divulgazione informativa e dell'applicazione delle nuove regole di sicurezza, coordinando gli operatori del settore aeroportuale e collaborando attivamente con tutte le autorità nazionali ed estere interessate. L'informazione è stata garantita dall'Enac tramite l'Ufficio Stampa, il Numero Verde, i collegamenti radiofonici quotidiani operati in collaborazione con RAI-Isoradio, oltre che con comunicati e interviste affidati in gran numero ai media nazionali. Sul sito web [www.enac-italia.it](http://www.enac-italia.it) è consultabile una dettagliata informativa ad uso dei passeggeri. Inoltre all'interno degli aeroporti sono stati diffusi ad opera dei gestori frequenti avvisi



*Nell'ambito della security l'Enac:*

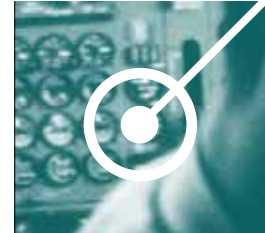
- *presiede il Cisa per la predisposizione del Programma Nazionale di Sicurezza e dei relativi aggiornamenti;*
- *assicura l'attuazione del Programma Nazionale di Sicurezza o di altre disposizioni del Cisa, mantenendo i dovuti contatti a livello centrale e periferico con le amministrazioni e i soggetti interessati alla sicurezza del trasporto aereo;*
- *esamina e approva i Programmi di Sicurezza delle Compagnie Aeree nazionali ed estere;*
- *provvede alla certificazione degli addetti alla sicurezza e dei vari operatori aeroportuali (agenti regolamentati, handler autorizzati, istruttori, ispettori, ecc.) interessati alle attività relative alla sicurezza;*
- *verifica che i requisiti richiesti per il rilascio delle certificazioni e/o autorizzazioni siano mantenuti nel tempo;*
- *gestisce i rapporti con le altre Amministrazioni dello Stato in materia di normativa e procedure di security del trasporto aereo;*
- *partecipa a comitati e gruppi di lavoro in materia di security del trasporto aereo nelle diverse sedi internazionali (Icao, Ecac, Comunità Europea, G8, ecc.);*
- *esplica attività di National Coordinator nel corso delle ispezioni Icao, Ue, Ecac;*
- *l'Ufficio Nato-Ueo, cura l'organizzazione della security nazionale ed internazionale in rapporto agli impegni assunti nell'ambito della Nato e dell'Unione Europea Occidentale;*
- *cura i rapporti con l'industria nazionale e internazionale, per favorire l'adeguamento dei sistemi di sicurezza alle nuove tecnologie;*
- *definisce le specifiche tecniche delle apparecchiature utilizzate per i controlli di sicurezza.*



audio, affissi cartelloni illustrativi e distribuiti migliaia di volantini.

L'Enac ha usato ogni strumento a sua disposizione per far giungere i viaggiatori già informati ai punti di controllo, contenendo così i disagi e cercando di limitare i rallentamenti nelle operazioni di imbarco. Dopo l'entrata in vigore delle nuove misure le Direzioni Aeroportuali hanno poi provveduto a valutarne l'efficacia e a monitorare la loro incidenza sulla qualità dei servizi offerti ai passeggeri.





## 2. LA PRIVATIZZAZIONE DEI SERVIZI DI SICUREZZA AEROPORTUALI E IL RUOLO DELL'ENAC

In Italia la possibilità di trasferire a privati concessionari parte delle attività svolte in aeroporto dalle autorità di pubblica sicurezza era stata prevista già nel 1992, nell'ambito di un provvedimento legislativo d'urgenza diretto ad adeguare gli organici delle Forze di polizia e a razionalizzare l'impiego del personale nei servizi d'istituto.

Nel 1999 il regolamento del Ministro dei trasporti e della navigazione n. 85 del 29 gennaio '99 ha introdotto la disciplina di riferimento per l'affidamento in concessione dei servizi di controllo, disciplina in seguito completata con l'emanazione di specifici atti di indirizzo ministeriale e con i decreti di determinazione del corrispettivo dei servizi e sui requisiti di idoneità dei prestatori.

Successivamente si è assistito a una rapida evoluzione di tutte le attività connesse alla security, sollecitata anche dal quadro politico internazionale e dall'aggravarsi della minaccia terroristica.

Tra il 2004 e il 2005 l'Enac ha provveduto a completare l'affidamento dei servizi di sicurezza alle società di gestione, avviando nel contempo un ampio programma ispettivo basato sul Regolamento CE 1217/2003, per verificare la qualità della security in tutti gli aeroporti italiani aperti al traffico commerciale.

### 2.1 I Controlli della Qualità della sicurezza e l'attività ispettiva

I Controlli della Qualità della sicurezza vengono effettuati tramite test e audit dal Nucleo Ispettivo Nazionale previsto dall'art. 7 del DM 85/99 e successive modifiche, che fa capo alla struttura di security Enac ed al competente servizio del Ministero dell'Interno. Tutti i membri del Nucleo Ispettivo Nazionale sono stati scelti sulla base dei criteri previsti dall'art. 10 del Regolamento CE 1217/2003 e sono certificati dall'Enac.

A livello locale l'attività viene svolta dai Nuclei Ispettivi Aeroportuali, com-

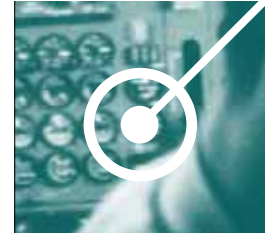


posti da personale delle Direzioni Aeroportuali Enac e dell'Ufficio di Polizia aeroportuale: ogni nucleo è composto da un minimo di due unità fino a un massimo di 4 unità, a seconda dell'intensità di traffico e delle dimensioni dello scalo.

Gli ispettori vengono formati con appositi corsi e nello svolgimento della loro attività devono attenersi alle disposizioni dell'Enac, utilizzando una *check list* predisposta e conforme al Programma Nazionale del Controllo di Qualità. L'attività di vigilanza prevede controlli sulle società affidatarie riguardo la verifica dell'applicazione del PNS.

Al termine di ogni ispezione viene redatto un rapporto in cui vengono messi in evidenza gli eventuali rilievi riscontrati. Successivamente vengono stabilite le necessarie azioni correttive e vengono formalizzate alla società che gestisce il servizio, al vettore e ad altri operatori aeroportuali interessati dai rilievi.

Infine il Nucleo Ispettivo Aeroportuale procede alla verifica delle azioni correttive.



## 2.2 Il coordinamento aeroportuale delle attività di security

In ogni aeroporto opera un Dirigente responsabile Enac, che coordina in situazioni di normalità l'applicazione delle misure del Programma Nazionale di Sicurezza, controllando il servizio reso dalla società di gestione, dalle compagnie aeree e dalle imprese autorizzate ad espletare i servizi di security. In situazioni di emergenza è prevista la sua collaborazione con le forze di Polizia, per attuare le necessarie misure aggiuntive di sicurezza. Un ruolo essenziale viene svolto dall'Ufficio di Polizia di Frontiera, il quale assicura che le misure e le procedure di sicurezza vengano applicate correttamente e qualora si verificano turbative assume in coordinamento con il Dirigente responsabile dell'Enac la gestione diretta delle operazioni necessarie a fronteggiarle.

Nello svolgimento delle loro funzioni in materia di security i dirigenti responsabili Enac si avvalgono dei Csa - Comitati di Sicurezza Aeroportuale, istituiti nel 1971 in riferimento alle disposizioni contenute nell'Annesso 17



Icao. I Csa coordinano l'applicazione delle misure di sicurezza disposte dall'Enac su proposta del Cisa ed elaborano il Programma di Sicurezza Aeroportuale; hanno inoltre il compito di esaminare ogni iniziativa finalizzata a prevenire atti di interferenza illecita nell'ambito dello scalo di competenza, così come di elaborare proposte finalizzate al corretto funzionamento o al potenziamento dei servizi di security.

Il Csa si riunisce di regola su iniziativa del Dirigente responsabile Enac, che lo presiede e vi svolge funzione di coordinamento; altri componenti del Comitato sono il dirigente dell'Enav SpA e i dirigenti degli uffici di Polizia di Frontiera, Dogana, Sanità Aerea e Postale; i comandanti del Nucleo/Comando dei Carabinieri e della Guardia di Finanza; il responsabile del Comando dei Vigili del Fuoco; un rappresentante della sicurezza della società di gestione e un Rappresentante dell'associazione dei vettori operante sullo scalo. Oltre a costituire un importante presidio territoriale, i Csa contribuiscono ad armonizzare l'organizzazione di ogni singolo aeroporto con quella della rete nazionale.