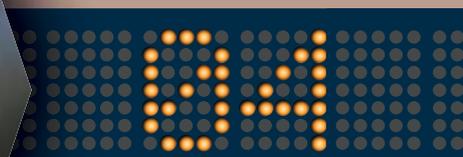






## La security



Security e quadro normativo comunitario	86
Il Programma Nazionale per la Sicurezza dell'aviazione civile	87
Il Programma Nazionale di controllo della Qualità	87
Sperimentazione dei security scanner (body scanner): i risultati	88
Rapporti con organismi internazionali	91

---

# LA SECURITY

---

## Security e quadro normativo comunitario

L'ENAC, a seguito dell'entrata in vigore del Regolamento (CE) 300/2008, punto di partenza di una radicale rielaborazione del sistema normativo europeo nell'ambito della sicurezza, è stato designato Autorità competente per la security, responsabile del coordinamento e del monitoraggio dell'attuazione delle norme fondamentali comuni in tema di sicurezza.

L'ENAC assicura la redazione, l'attuazione e l'aggiornamento del Programma Nazionale per la Sicurezza dell'aviazione civile e del Programma Nazionale per il Controllo di Qualità della Sicurezza dell'aviazione civile, avvalendosi del Comitato Interministeriale per la Sicurezza dei Trasporti Aerei e degli Aeroporti - CISA.

Tale programma definisce le responsabilità relative all'attuazione delle norme fondamentali comuni e precisa gli adempimenti prescritti a tal fine agli operatori aeroportuali e agli altri soggetti.

Sempre in base al Regolamento (CE) 300/2008, ogni operatore aeroportuale redige, attua e mantiene aggiornato un Programma di Sicurezza dell'aeroporto. Tale programma, che descrive i metodi e le procedure che l'operatore aeroportuale deve seguire per rispettare il predetto Regolamento, è presentato all'ENAC che, se del caso, può adottare ulteriori misure.

Anche ogni altro soggetto che è tenuto ad applicare le norme per la sicurezza aerea redige, attua e mantiene aggiornato un proprio Programma di Sicurezza che, su richiesta dell'ENAC, è presentato all'Ente che può adottare, se necessario, ulteriori misure.

Il Regolamento (UE) 185/2010, inoltre, fornisce sia disposizioni particolareggiate per l'attuazione delle norme fondamentali comuni per la protezione dell'aviazione civile da atti di interferenza illecita che ne mettano in pericolo la sicurezza, sia disposizioni generali che completano le norme fondamentali comuni.

Tali disposizioni riguardano la sicurezza degli aeropor-

ti, delle aree delimitate aeroportuali, degli aeromobili, dei passeggeri e del bagaglio a mano, del bagaglio da stiva, delle merci e della posta, del materiale dei vettori aerei, delle forniture di bordo e per l'aeroporto, delle misure per la sicurezza in volo, della selezione e della formazione del personale e, infine, delle attrezzature di sicurezza.

## Il Programma Nazionale per la Sicurezza dell'aviazione civile



Il Programma Nazionale per la Sicurezza dell'aviazione civile (PNS) si inquadra in un ambito di cooperazione internazionale volta a dare attuazione alle prescrizioni normative europee ed è finalizzato a definire le responsabilità relative all'at-

tuazione delle norme fondamentali comuni volte alla prevenzione di atti di interferenza illecita e a precisare gli adempimenti prescritti a tal fine agli operatori aeroportuali e agli altri soggetti.

Per l'attuazione di tale compito l'ENAC si avvale del CISA, 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, con compiti consultivi, dei Comitati di Sicurezza Aeroportuale (CSA).

Con l'adozione del PNS, di cui all'art. 10 del Regolamento (CE) 300/2008, l'ENAC ha inteso perseguire l'obiettivo di definire le responsabilità per l'attuazione delle norme fondamentali comuni di cui all'art. 4 del predetto Regolamento e di precisare gli adempimenti prescritti agli operatori e agli altri soggetti cui si applica.

## Il Programma Nazionale di controllo della Qualità

Come previsto dalla normativa comunitaria, Regolamento (UE) 185/2010, al fine di verificare la corretta applicazione del PNS da parte dei diversi soggetti coinvolti, ogni Stato contraente istituisce un nucleo di ispettori da adibire a ispezioni presso tutti gli scali aperti al traffico civile.

In Italia tali ispezioni sono condotte dal Nucleo Centrale Ispettivo (NCI), costituito da 29 dipendenti dell'ENAC e 16 del Ministero dell'Interno, che nel 2011 hanno effettuato 45 ispezioni in 36 aeroporti, raggiungendo l'obiettivo, così come richiesto dalla Comunità europea, di un totale di 940 giorni/uomo.

A livello locale l'attività ispettiva e di controllo svolta dagli ispettori aeroportuali security ha portato all'inserimento di più di 3000 report nella banca dati.

Altro settore rilevante è quello relativo alla certificazione degli agenti regolamentati che comporta una puntuale verifica, da parte delle competenti strutture territoriali, di tutti i siti in cui opera ogni singola società; in tale ambito, il numero delle verifiche svolte è maggiore rispetto a quello delle certificazioni finali.

Il Capitolo 6 del PNS prevede la figura dell'Agente Regolamentato, soggetto certificato, che ha rapporti di regolarità con un altro Agente Regolamentato, con un vettore aereo o con un altro soggetto certificato e che assicura l'osservanza di determinati requisiti, in siti interni ed esterni all'aeroporto.

Lo status di Agente Regolamentato diventa formale e operativo a seguito di un processo di certificazione che prevede l'inserimento dell'interessato - del proprio nominativo e delle relative coordinate - nel database europeo, strumento che consente a tutti gli Agenti Regolamentati di essere riconosciuti fra tutti gli Stati membri dell'Unione europea.

L'ENAC procede al rilascio delle certificazioni degli Agenti Regolamentati, nonché alla loro revoca, qualora venisse-

ro meno i requisiti previsti dalle norme. Le certificazioni hanno una validità quinquennale e alla loro scadenza l'ENAC, a seguito di verifica del rispetto dei requisiti previsti, provvede al rinnovo.

Nel 2011 l'ENAC ha rilasciato 40 certificazioni ed emesso 20 provvedimenti di revoca.

Ha condotto inoltre una campagna di verifica delle attività sulla corretta applicazione del Regolamento (UE) 185/2010 riguardante i LAGS (trasporto liquidi, etc.).

Le ispezioni svolte da ENAC seguono programmi e metodologie predefinite, che prevedono check-list che di recente sono state rivisitate per renderle più coerenti con gli standard europei sul controllo di qualità.

I programmi di formazione sono redatti secondo gli standard internazionali di riferimento, avvalendosi del supporto offerto dall'ECAC e hanno riguardato, in particolare, le metodologie di individuazione e classificazione dei rilievi. L'ENAC ha voluto così assicurare uno standard comune con le modalità operative di controllo di qualità previste a livello internazionale.

## Sperimentazione dei security scanner (body scanner): i risultati

A partire dal mese di marzo 2010 l'ENAC, di concerto con il Ministero dell'Interno, ha avviato in Italia un'attività di sperimentazione di diverse tipologie di Security Scanner. In particolare la sperimentazione si è svolta sugli aeroporti di Roma Fiumicino, Milano Malpensa, Venezia e Palermo secondo il seguente schema: La sperimentazione, realizzata con macchinari differen-

Aeroporto	Gestore	Body Scanner	Periodo
Roma Fiumicino	ADR	L3 ProVision ATD (onde millimetriche attive)	4/3/10 ÷ 21/5/10 9/5/11 ÷ in corso
Milano Malpensa	SEA	L3 ProVision ATD (onde millimetriche attive)	17/3/10 ÷ 21/5/10 16/5/11 ÷ in corso
Venezia	SAVE	BRIJOT Gen-2 (onde millimetriche passive)	26/3/10 ÷ 14/5/10
Palermo	GESAP	ThruVision T8000 (onde millimetriche passive)	9/8/10 ÷ 30/9/10

ti, ha riguardato sia l'attendibilità di questi dispositivi come supporto ai controlli di sicurezza negli aeroporti, sia la valutazione dell'opportunità e del numero dei security scanner da impiegare negli scali nazionali, secondo la normativa comunitaria in materia, in particolare il Regolamento (UE) 1147/2011.

### ■ Modalità della sperimentazione

La sperimentazione dei security scanner dei quattro aeroporti scelti è stata effettuata in coerenza a quanto previsto dai Regolamenti europei vigenti e alla scheda di sicurezza n.1 del PNS quale strumento aggiuntivo a quelli previsti. In particolare, i passeggeri prima di passare attraverso il security scanner devono aver effettuato il previsto passaggio attraverso il metal detector e i controlli a campionatura di "hand search".



### ■ Risultati della sperimentazione

**L3 ProVision:** questo security scanner è stato sperimentato su quasi 50.000 passeggeri, evidenziando un tempo medio di utilizzo di 37 secondi, considerato come somma dell'instradamento, della preparazione

del passeggero e del tempo per il processo vero e proprio di "scanning" (3 sec.).

Le positività della L3 ProVision si possono riassumere nel tipo di tecnologia usata, nel rispetto della privacy (nella versione automatica), in un ininfluente impatto sulla salute dei passeggeri e degli operatori addetti, nel minimo tempo di addestramento richiesto per il personale addetto e nell'efficacia riscontrata relativamente all'individuazione di oggetti non metallici, quali esplosivi, ceramica, liquidi e gel.

Le criticità registrate nella prima fase, e dovute in particolare ai falsi allarmi, sono state superate in maniera apprezzabile dalla messa a punto dell'algoritmo ATR (Automatic Target Recognition), ottenendo contestualmente una sensibile riduzione dei tempi di scanning e di addestramento del personale addetto.

**ThruVision T8000:** questo security scanner è stato sperimentato su circa 10.000 passeggeri, evidenziando un tempo medio di utilizzo di 90 secondi, considerato come somma dell'instradamento, della preparazione del passeggero e del tempo per il processo vero e proprio di "scanning".

Le positività della ThruVision T8000 si possono riassumere nel tipo di tecnologia usata, nel rispetto della privacy, in un ininfluente impatto sulla salute dei passeggeri e degli operatori addetti, nel minimo tempo richiesto del personale addetto e nell'efficacia riscontrata relativamente all'individuazione di oggetti non metallici, quali esplosivi, ceramica, liquidi e gel.

Le criticità registrate sono dovute in particolare ai falsi allarmi provocati da sudorazione, cravatte, scritte su magliette, preparazione dei passeggeri. Inoltre si è riscontrata l'impossibilità di rilevare oggetti con temperatura vicina a quella corporea. I tempi di esecuzione sono risultati maggiori di 90 secondi.

**Brijot GEN-2:** questo security scanner è stato sperimentato su circa 2.000 passeggeri, evidenziando un tempo

medio di utilizzo, considerato come somma dell'instradamento e della preparazione del passeggero di 70 secondi compreso il tempo per il processo vero e proprio di "scanning".

Le positività del Brijot GEN-2 si possono riassumere nel tipo di tecnologia usata, in un ininfluente impatto sulla salute dei passeggeri e degli operatori addetti, nel minimo tempo richiesto del personale addetto e nell'efficacia riscontrata relativamente all'individuazione di oggetti non metallici, quali esplosivi, ceramica, liquidi e gel.

Le criticità registrate sono dovute in particolare ai falsi allarmi provocati da sudorazione, cravatte, scritte su magliette, alla qualità delle immagini non ben definite e alle modalità di preparazione dei passeggeri. Inoltre si è riscontrata l'impossibilità di rilevare oggetti con temperatura vicina a quella corporea. I tempi di esecuzione sono risultati maggiori di 70 secondi.

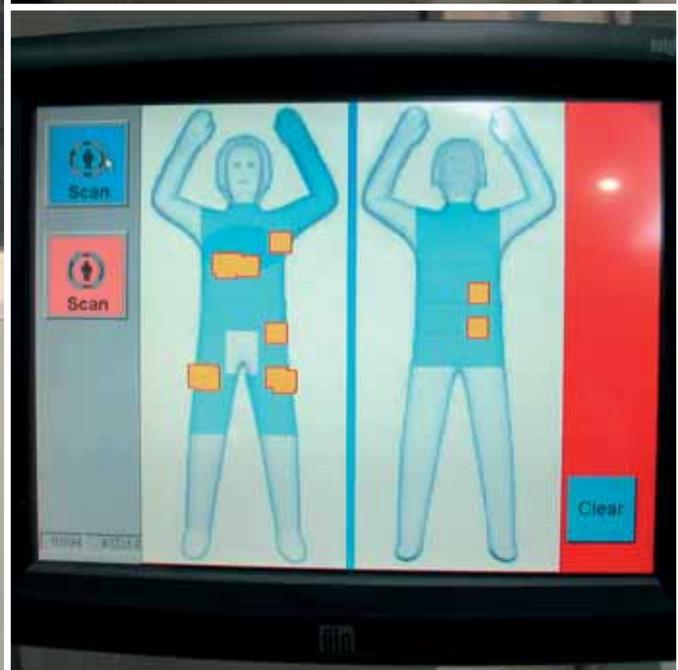
## ■ Conclusioni

La tecnologia a onde millimetriche attive è sicuramente la più efficace; la scelta in tal senso effettuata dagli Stati Uniti ne evidenzia la validità. Lo sviluppo dell'algoritmo "ATR" e la conseguente sperimentazione hanno consentito di ridurre in maniera sensibile le anomalie (falsi allarmi e/o non rilevamento di oggetti potenzialmente pericolosi), i problemi legati alla privacy e, infine, l'ottimizzazione dei tempi e la riduzione del numero degli addetti previsti.

Il contesto internazionale di riferimento ha confermato la necessità, la volontà e l'opportunità di dotarsi di un ulteriore, nuovo e più efficace sistema di prevenzione nel campo della security che si integri con quelli attualmente in uso, fermo restando il diritto all'utilizzo dell'aeroplano, quale strumento più efficace di mobilità dei cittadini nell'era moderna.

La scelta tecnica operata dagli Stati Uniti (oltre 350 macchine), non soltanto in termini di tecnologia ma anche di tipo, è un'indicazione importante per il processo di valutazione della scelta italiana.





## Rapporti con organismi internazionali

Nell'ambito delle relazioni con organismi internazionali, come ICAO, ECAC e UE, all'interno dei quali l'ENAC è presente nei diversi tavoli di lavoro, sono state curate le ulteriori seguenti attività ispettive e di auditing:

- assistenza e coordinamento per le ispezioni comunitarie sull'aeroporto di Bari e di Roma Fiumicino;
- audit ICAO nei confronti dell'oversight capability dell'Autorità competente, secondo il programma USAP (Universal Security Audit Programme);
- attività di monitoraggio e di formazione presso gli altri Stati Membri.