

## Consultazione – Modulo commenti

**Regolamento:** Il Responsabile della sicurezza del gestore aeroportuale e del vettore aereo (Security Manager) Ed. 1 del 20/12/2024

**Nota: nella griglia sono riportati gli articoli del testo analizzato così come indicati dai soggetti interessati, con la relativa riattualizzazione a seguito di modifica del Regolamento.**

Commento			Commento	Modifica proposta del testo	Posizione ENAC	Motivazioni ENAC (**)
N°	Nome dell'organizzazione o del soggetto che commenta	Capitolo, paragrafo, figura				
1	Italia Trasporto Aereo	Intero documento	***	<p>In linea generale si osserva che la bozza di Regolamento in consultazione delinea la figura del Security Manager in termini di notevole dettaglio, ponendo a carico di tale profilo professionale delle responsabilità – con conseguenze anche sanzionatorie dirette – che non si riscontrano nel quadro normativo primario sovranazionale.</p> <p>Inoltre, nella bozza di Regolamento, il Security Manager si delinea come un ruolo “autonomo e indipendente”, in netto contrasto con l’attuazione di un “Security Management System” aziendale (SeMS), sistema raccomandato dalle principali organizzazioni internazionali, che prevede la responsabilità da parte del SM di garantirne lo sviluppo, gestione e continuo aggiornamento.</p> <p>Poiché anche un corso sul SeMS risulta essere stato inserito tra i requisiti di Formazione del SM è difficile immaginare come tale figura possa non essere integrata nel Security Management System aziendale.</p>	***	<b>Notato</b> Il testo è già stato modificato: infatti gli articoli che prevedevano sanzioni pecuniarie in capo al SM e/o AM sono stati sostituiti dalla previsione secondo cui i destinatari delle sanzioni di cui all'art. 1174 cod. nav. sono il gestore aeroportuale e/o il vettore aereo. Infine, permangono le altre ipotesi sanzionatorie non pecuniarie previste per il SM. Il testo è stato modificato con la specifica che il corso SeMS è facoltativo.
2	Aeroporti 2030	Premessa	4	<p>Il Reg. (CE) 300/08, il Reg. di esecuzione (UE) 1998/2015 e il PNS (tranne il Cap. 11 per la formazione e il punto 12 pag. 14 del PNS per la partecipazione al CSA e per il sommario del PAS, per i richiami ai cap. 6,8 e 9) non prevedono o descrivono la figura del Security Manager (d'ora in poi, anche SM).</p> <p>Il testo della premessa, così formulato, sembra prevedere solo la <i>compliance</i> del PSA con la normativa, non anche le altre responsabilità previste nel seguito del documento, anche relativamente ad altri soggetti diversi dal Gestore.</p> <p>Pertanto, la regolamentazione in vigore assegna all'operatore aeroportuale la responsabilità di redigere il PSA, non anche alla figura del SM.</p> <p>La Premessa andrebbe articolata diversamente, meglio esplicitando anche le finalità dell'intervento regolatorio.</p>	<b>Parzialmente accolto</b>	La premessa è stata integrata con i riferimenti all'Annesso ICAO 17 e il doc. 8973, relativi alle figure dei SM del vettore e del gestore.  Invece, le finalità dell'intervento regolatorio sono già esplicitate nell'art. 1 del Regolamento in esame.
3	NEOS S.p.A.	Art. 1	4	<p>Il Security Manager in quanto persona fisica non può essere soggetto alle sanzioni</p>	1. Il presente Regolamento individua le responsabilità, le prerogative e le funzioni del SM, fornisce i criteri che il gestore aeroportuale ed il vettore aereo devono seguire per la sua individuazione, indica i requisiti che il SM deve possedere, la procedura di accettazione dei SM da parte delle competenti Strutture dell'ENAC, <del>nemché le ipotesi sanzionatorie cui il SM è soggetto, nel rispetto del principio di progressività dell'azione amministrativa.</del>	<b>Notato</b> Il testo è già stato modificato: infatti gli articoli che prevedevano sanzioni pecuniarie in capo al SM e/o AM sono stati sostituiti dalla previsione secondo cui i destinatari delle sanzioni di cui all'art. 1174 cod. nav. sono il gestore aeroportuale e/o il vettore aereo. Infine, permangono le altre ipotesi sanzionatorie non pecuniarie previste per il SM.

**Consultazione – Modulo commenti**

**Regolamento: Il Responsabile della sicurezza del gestore aeroportuale e del vettore aereo (Security Manager) Ed. 1 del 20/12/2024**

**Nota: nella griglia sono riportati gli articoli del testo analizzato così come indicati dai soggetti interessati, con la relativa riattualizzazione a seguito di modifica del Regolamento.**

4	<i>Italia Trasporto Aereo</i>	Art. 1, comma 1	4	Destinatario delle sanzioni non dovrebbe essere il SM.	Il presente Regolamento individua le responsabilità, le prerogative e le funzioni del SM, fornisce i criteri che il gestore aeroportuale ed il vettore aereo devono seguire per la sua individuazione, indica i requisiti che il SM deve possedere, la procedura di accettazione dei SM da parte delle competenti Strutture dell'ENAC, <del>néanche le ipotesi sanzionatorie cui il SM è soggetto, nel rispetto del principio di progressività dell'azione amministrativa.</del>	<b>Notato</b>	Il testo è già stato modificato: infatti gli articoli che prevedevano sanzioni pecuniarie in capo al SM e/o AM sono stati sostituiti dalla previsione secondo cui i destinatari delle sanzioni di cui all'art. 1174 cod. nav. sono il gestore aeroportuale e/o il vettore aereo. Infine, permangono le altre ipotesi sanzionatorie non pecuniarie previste per il SM.
5	<i>Vettore Aereo AIR DOLOMITI S.p.A.-L.A.R.E.</i>	Art.1, comma 1	4	Eliminare riferimento alle ipotesi sanzionatorie. Maggiori dettagli sono inclusi nei commenti a seguire.	1. Il presente Regolamento individua le responsabilità, le prerogative e le funzioni del SM, fornisce i criteri che il gestore aeroportuale ed il vettore aereo devono seguire per la sua individuazione, indica i requisiti che il SM deve possedere, la procedura di accettazione dei SM da parte delle competenti Strutture dell'ENAC, <del>néanche le ipotesi sanzionatorie cui il SM è soggetto, nel rispetto del principio di progressività dell'azione amministrativa.</del>	<b>Notato</b>	Il testo è già stato modificato: infatti gli articoli che prevedevano sanzioni pecuniarie in capo al SM e/o AM sono stati sostituiti dalla previsione secondo cui i destinatari delle sanzioni di cui all'art. 1174 cod. nav. sono il gestore aeroportuale e/o il vettore aereo. Infine, permangono le altre ipotesi sanzionatorie non pecuniarie previste per il SM.
6	<i>AEI - Associazione Elicotteristica Italiana</i>	Art. 2	5	L'articolo due non tiene conto delle distinzioni per specifiche attività, sarebbe invece opportuno esplicitare nel regolamento le esenzioni applicative	si propone di inserire nel regolamento che lo stesso non si applica ai vettori che: <ul style="list-style-type: none"><li>- operano nell'ambito dell'elisoccorso con committenza pubblica o privata.</li><li>- in ambito TP svolgono meno di 50 movimenti all'anno sul medesimo aeroporto; ovvero trasportano un numero massimo di 300 passeggeri all'anno sul medesimo aeroporto</li><li>- operano aeromobili con un numero di posti inferiore ad 8</li></ul>	<b>Notato</b>	L'ENAC emetterà linee guida specifiche riguardanti i vettori che ricadono nell'art. 1 del Regolamento (UE) n. 1254/2009.
7	<i>Nome del soggetto non riportato in accordo alla normativa privacy</i>	Art. 2	5	È applicabile anche al Vettore Aereo ala rotante non ha sedi/basi su aeroporti e che opera saltuariamente su aeroporti?	Specificare nell'Art. 2	<b>Notato</b>	L'ENAC emetterà linee guida specifiche riguardanti i vettori che ricadono nell'art. 1 del Regolamento (UE) n. 1254/2009.

## Consultazione – Modulo commenti

**Regolamento:** Il Responsabile della sicurezza del gestore aeroportuale e del vettore aereo (Security Manager) Ed. 1 del 20/12/2024

**Nota: nella griglia sono riportati gli articoli del testo analizzato così come indicati dai soggetti interessati, con la relativa riattualizzazione a seguito di modifica del Regolamento.**

8	STAR WORK SKY	Art. 2	5	<p>L'ambito di efficacia dell'Art. 2 Del Regolamento in bozza, accomuna tutti gli operatori aerei senza distinzione come riportato dal Regolamento (CE) n° 300/2008 art. 2,1), b): "a tutti gli operatori, compresi i vettori aerei, che forniscono servizi negli aeroporti di cui alla lettera a);".</p> <p>Pertanto l'ambito di efficacia della bozza di Regolamento non fa distinzione alcuna per esempio:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- del numero di movimenti nell'anno sullo stesso aeroporto,</li> <li>- della dimensione degli aeromobili e neppure</li> <li>- del numero di passeggeri trasportati nell'anno.</li> </ul> <p>L'ambito di efficacia, accomuna piccoli e grandi operatori senza alcuna distinzione.</p> <p>Pare abbastanza stridente e poco o per nulla congruo, sia per l'impegno economico che per i vantaggi pratici, accomunare per scopi di Security grandi operatori come per esempio Lufthansa, Ita Air, ecc. al piccolo operatore Star Work Sky.</p> <p>Nel caso specifico di chi scrive infatti, i suoi voli operati da ".... tutti gli aeroporti o parti di aeroporti situati nel territorio di uno Stato membro che non siano utilizzati esclusivamente per scopi militari;" come citato dal Regolamento (CE) n° 300/2008 art. 2, 1), a), si sostanziano in una misura molto risibile nell'anno che corrisponde a circa 50 movimenti. Inoltre, questi voli sono costituiti esclusivamente da voli locali che si originano e terminano nello stesso aeroporto, e vengono operati con aeromobili che trasportano pochissimi passeggeri, 6 persone al massimo.</p> <p>Al fine di garantire tutte le misure volte ad impedire il compimento di atti di interferenza illecita e l'introduzione di articoli proibiti nelle aree potenzialmente a rischio, l'operatore scrivente applica tutt'ora quanto già previsto dal proprio OM CAT (Operations Manual) alla Parte D Capitolo 1 Paragrafo 2.4 (b) "Security", conformemente alla AMC3 ORO.MLR.100, alla ORO.GEN.110(a) e relative AMC e GM.</p> <p>Appare evidente che, nel caso di un piccolo operatore come lo scrivente, che ha già intrapreso tutte le misure necessarie per soddisfare quanto già previsto in ambito Security dalle pertinenti norme e regolamenti in vigore, la nomina di un Security Manager in possesso di quanto previsto dall' Art. 5 del Regolamento in Bozza, non aggiungerebbe nulla alle operazioni di volo a favore della security.</p> <p>Contrariamente aggiungerebbe un costo notevole all'azienda, costo che andrebbe a sottrarre risorse preziose e limitate destinate alla Safety, settore prioritario per il piccolo operatore Star Work Sky.</p>	<p>Aggiungere il seguente comma:</p> <p>5. Il presente Regolamento non si applica ai vettori aerei che:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- svolgono meno di cinquanta movimenti all'anno sullo stesso aeroporto; oppure</li> <li>- operano aeromobili che hanno un numero massimo di posti a sedere fino a 6; oppure</li> <li>- che trasportano un numero massimo di 300 passeggeri nell'anno dallo stesso aeroporto.</li> </ul>	<p><b>Notato</b></p>	<p>L'ENAC emetterà linee guida specifiche riguardanti i vettori che ricadono nell'art. 1 del Regolamento (UE) n. 1254/2009.</p>

**Consultazione – Modulo commenti**

**Regolamento: Il Responsabile della sicurezza del gestore aeroportuale e del vettore aereo (Security Manager) Ed. 1 del 20/12/2024**

**Nota: nella griglia sono riportati gli articoli del testo analizzato così come indicati dai soggetti interessati, con la relativa riattualizzazione a seguito di modifica del Regolamento.**

				L'ambito di efficacia (Art.2) non tiene in considerazione che gli operatori HEMS nazionali possiedono necessariamente la Licenza di Esercizio di Trasporto Aereo rilasciata ai sensi del Regolamento CE n.1008/2008 in quanto necessaria per rispondere ad un requisito richiesto dai committenti del servizio HEMS in fase di appalto.  A supporto di quanto sopra riportato, si precisa che:  1. quando un aeromobile impiegato in attività HEMS decolla da una base HEMS sita in un aeroporto nazionale (es. Cuneo Levaldigi o Olbia Costa Smeralda), la destinazione è quasi sempre un sito operativo HEMS (es. autostrada dove è occorso un incidente stradale) dal quale prelevare un paziente da stabilizzare e portare verso una destinazione sanitaria (Ospedale);  2. qualora la partenza e la destinazione fossero un aeroporto, il paziente entra nell'aeroporto di partenza in ambulanza ed esce dall'aeroporto di destinazione in ambulanza;  3. il paziente a bordo di un volo HEMS è considerato dal Regolamento UE 965/2012 "medical patient" e non passeggero in quanto non usufruisce di un servizio di trasporto aereo a titolo oneroso e il più delle volte, essendo anche "tempo dipendente", non ha consapevolmente scelto il mezzo di trasporto e la destinazione;  4. il medico e l'infermiere a bordo dell'elicottero HEMS, sebbene il Reg. UE 965/2012 li definisca come "medical passenger", non possono essere equiparati a passeggeri che usufruiscono di un servizio aereo così come definito dal Regolamento CE n.1008/2008 Art.2 comma 4.  Al fine di garantire misure volte ad impedire il compimento di atti di interferenza illecita e l'introduzione di articoli proibiti nelle aree potenzialmente a rischio, gli operatori HEMS applicano quanto previsto all'interno del proprio OM (Operations Manual) Parte A Sez.10 "Security", conformemente alla AMC3 ORO.MLR.100, alla ORO.GEN.110(a) e relative AMC e GM.  La nomina di un Security Manager in possesso dei requisiti e della formazione di cui all'Art.5 del Regolamento in Bozza, non apporterebbe benefici aggiuntivi in termini di Security alle operazioni HEMS. Al contrario rappresenterebbe un aggravio economico e gestionale per l'azienda, distraendo risorse finanziarie e operative che potrebbero essere più efficacemente impiegate per migliorare la Safety, ambito prioritario per il servizio di elisoccorso.	Aggiungere il seguente comma:  5. Il presente Regolamento non si applica ai vettori aerei che operano esclusivamente nell'ambito di contratti di elisoccorso stipulati con committenti pubblici o privati.	<b>Notato</b>	L'ENAC emetterà linee guida specifiche riguardanti i vettori che ricadono nell'art. 1 del Regolamento (UE) n. 1254/2009.
9	Airgreen	Art. 2	5	Gli art. 3 e 4 introducono i concetti di "autonomia finanziaria" e "potere di spesa" in capo al security manager (SM).  Anzitutto, la previsione di cui all'art. 4 appare formulata in maniera generica e, in assenza di adeguati chiarimenti, rischia di estendere oltremodo l'ampiezza del budget.  Più in generale, pur dando atto dell'importanza della materia affrontata e del rilievo alla stessa riservato dai gestori, la disposizione incide in maniera significativa sulle scelte organizzative aziendali delle società di gestione, non essendovi peraltro alcuna clausola di salvaguardia in ragione degli attuali		<b>Parzialmente accolto</b>	La modifica prevede l'attribuzione, al solo security manager del gestore aeroportuale, di un proprio budget, adeguato e congruo in relazione al volume del traffico aereo ivi registrato, nonché coerente con le dimensioni e lo stato delle infrastrutture aeroportuali, dovendo questi assicurare l'adeguato stato manutentivo e l'efficienza dei sistemi di security in aeroporto.
10	Assaeroporti	Artt. 2 e 4	5-6				

**Consultazione – Modulo commenti**

**Regolamento: Il Responsabile della sicurezza del gestore aeroportuale e del vettore aereo (Security Manager) Ed. 1 del 20/12/2024**

**Nota: nella griglia sono riportati gli articoli del testo analizzato così come indicati dai soggetti interessati, con la relativa riattualizzazione a seguito di modifica del Regolamento.**

				assetti organizzativi e delle decisioni già assunte in termini di procure e vincoli contabili e/o di spesa (v. punto 2 della lettera accompagnatoria).  Sul punto, la possibilità prevista nella Bozza che l'onere di spesa gravi su un soggetto diverso dal SM (individuato esclusivamente nell'Accountable Manager) non può ritenersi adeguata.  In primo luogo è la medesima Bozza (oltre che la Circolare vigente) a prevedere espressamente che il SM possa riportare, alternativamente, al CEO o all'Accountable Manager e, in secondo luogo, l'attribuzione del budget ad altra figura risulta vincolata ad una non meglio precisata situazione di "impossibilità" di attribuzione del budget al SM.  Come argomentato più nel dettaglio nella lettera accompagnatoria, si ritiene che il gestore debba mantenere la propria autonomia nell'individuazione della figura all'interno della propria azienda cui attribuire il predetto budget.			
11	<i>Nome del soggetto non riportato in accordo alla normativa privacy</i>	Art. 3	5	Con riferimento al budget assegnato, fare riferimento ad eventuali delibere di CDA di assegnazione di budget al SM.  Sarebbe opportuno prevedere la possibilità di <u>non</u> assegnare budget a situazioni eccezionali e da motivare, in quanto se non poniamo paletti lo status quo sarà la modalità preferita	<b>Non accolto</b>	Si tratta di aspetti tipicamente rimessi alle determinazioni aziendali.	
12	<i>Nome del soggetto non riportato in accordo alla normativa privacy</i>	Art. 3	5	Inserire tra i riferimenti del Regolamento anche il Codice della Navigazione [la parte della Gente dell'aria riporta il personale sicurezza] e riportare che il SM (ed eventualmente anche l'AM) sono soggetti al potere disciplinare di ENAC.  Il potere disciplinare prevede la sospensione dal titolo riconosciuto da ENAC.	<b>Non accolto</b>	L'attuale normativa ENAC relativa alla redazione dei Regolamenti di questa Amministrazione non prevede più, in questi, il paragrafo recante Fonti normative.	
13	Vettore Aereo AIR DOLOMITI S.p.A.- L.A.R.E.	Art. 3, comma 1	5	Il Regolamento (UE)n.2015/1998 al punto 11.2.5 definisce il Security Manager come colui che ha la responsabilità ( <i>responsibility</i> ) generale a livello nazionale o locale per garantire che un programma di sicurezza e la sua attuazione rispondano a tutte le disposizioni normative.  Diversamente il comma 1 dell'art. 3 indica che il Security Manager è la "figura di riferimento dell'organizzazione della sicurezza".  Tale definizione sembra essere generica (a quale organizzazione della sicurezza riferisce? È responsabile dell'organizzazione nazionale? Oppure del vettore aereo? Oppure del gestore aeroportuale? Oppure dell'agente regolamentato?) Si suggerisce di voler fare riferimento di quale organizzazione è responsabile.  Sempre il comma 1 dell'art.3 definisce il Security Manager come dotato di autonomia decisionale, finanziaria, con poteri di spesa ed intervento, al fine di garantire il pieno espletamento delle funzioni e delle responsabilità ad esso attribuite, nonché di assicurare l'adeguatezza e la rispondenza delle misure e delle procedure adottate nel Programma di Sicurezza (del gestore aeroportuale o del vettore aereo) rispetto alle prescrizioni della normativa sovrnazionale e nazionale in materia di Aviation Security.  Dette responsabilità sembrano più delinearsi come l' <i>accountability</i> di una figura manageriale (es Accountable Manager oppure altra figura Dirigenziale), piuttosto che una <i>responsibility</i> come invece richiesto nel Regolamento comunitario di riferimento.	Sostituire il titolo dell'articolo 3 come segue:  "Organizzazione aziendale nell'ambito dell'Aviation Security"  Eliminare art.3 comma 1.  Sostituirlo con:  "1. Le Organizzazioni devono individuare nell'ambito nel management aziendale una figura quale il Security Manager a cui è assegnata la responsabilità generale ( <i>responsibility</i> ), nel proprio ambito di competenza, a livello nazionale o locale per garantire che il programma di sicurezza del [Gestore Aeroportuale] e/o del Vettore Aereo e la sua attuazione rispondano a tutte le disposizioni normative. Il ruolo e responsabilità del Security Manager del [Gestore Aeroportuale] e del Vettore Aereo sono richiamati all'art. 6 e 7 del presente Regolamento".	<b>Non accolto</b>	Il regolamento disciplina esclusivamente il ruolo e le competenze del SM del gestore e del vettore.

## Consultazione – Modulo commenti

**Regolamento:** Il Responsabile della sicurezza del gestore aeroportuale e del vettore aereo (Security Manager) Ed. 1 del 20/12/2024

**Nota: nella griglia sono riportati gli articoli del testo analizzato così come indicati dai soggetti interessati, con la relativa riattualizzazione a seguito di modifica del Regolamento.**

		<p>Definire che un Security Manager è responsabile di assicurare che il Programma di Security [del Vettore Aereo] e la sua attuazione rispondano a tutte le disposizioni normative significativa invece per il Security Manager redigere un Programma di Security in accordo alla normativa internazionale e nazionale vigente e prevedere un piano di monitoraggio continuo con audit ed ispezioni per assicurarne la corretta attuazione. Come peraltro definito nel percorso formativo dello stesso al punto 11.2.5 del Regolamento (EU)n.2015/1998. La mancata ottemperanza alla normativa di aviation security dovrebbe prevedere un piano di escalation che prevede in casi di gravi e/o reiterate inadempienza la notifica all'Accountable Manager per la presa delle opportune decisioni (es. cambio fornitore, piano sanzionatorio se del caso, ecc.).</p> <p>Nell'ambito del Vettore aereo tipicamente la figura del Security Manager è un organo di staff alla figura dell'Accountable Manager al quale riporta in linea gerarchica per tutto ciò che attiene gli aspetti di aviation security. Ciò non esclude altre linee di coordinamento e riporto a seconda della tipologia e complessità dell'Organizzazione.</p> <p>Per le ragioni di cui sopra sembra altrettanto improprio definire il Security Manager come dotato di autonomia finanziaria. Allo stesso viene piuttosto assegnato un budget in accordo ai processi di management aziendale.</p> <p>Per quanto concerne la <i>governance</i> delle Organizzazioni, ove è presente un Security Management System (SeMS), menzionato fra l'altro anche nei requisiti all'art.5 della bozza di Regolamento ENAC, viene ad es. assegnato al Security Manager il compito di assicurarne sviluppo, gestione e aggiornamento. Tuttavia sempre con una linea di riporto all'Accountable Manager (oppure ad altre figure Dirigenziali di più alto livello) poiché in qualità di esperti indipendenti in materia di aviation security, possono fornire agli stessi le informazioni e dettagli necessari per potere prendere decisioni fondate bilanciando il principio tra produzione e protezione.</p> <p>Vedi ad es. quanto raccomandato dalla UK CAA: <a href="https://www.caa.co.uk/our-work/publications/documents/content/cap1223/">https://www.caa.co.uk/our-work/publications/documents/content/cap1223/</a> oppure per i Vettori Aerei nell'ambito della certificazione IOSA (IATA Operational Safety Audit), gli standard della sezione SEC: <a href="https://www.iata.org/en/programs/safety/audit/ios/a/documenta/">https://www.iata.org/en/programs/safety/audit/ios/a/documenta/</a></p> <p>Anche se non sembra esservi alcun documento nazionale che ne impone e/o raccomanda l'attuazione è sempre più evidente per le Organizzazioni orientarsi verso l'implementazione di un SeMS per consentire di identificare le vulnerabilità ovvero gestire le minacce e rischi di security in modo coerente e proattivo (es. certificazione IOSA per I Vettori aerei). La figura del Security Manager tuttavia delineata nella bozza di Regolamento ENAC sembra richiedere una figura dirigenziale indipendente con autonomia decisionale e finanziaria al fine di garantire il pieno espletamento delle funzioni e responsabilità ad esso attribuite distanziandosi quindi da quello che è un sistema di gestione dei rischi strutturali e sistematico ove ruoli e responsabilità nell'ambito dell'Aviation security delle figure manageriali e non devono essere definiti dall'Organizzazione stessa. Non è quindi altrettanto chiaro in quali termini secondo il Regolamento ENAC sul Security Manager debba esserci la linea di riporto verso il CEO oppure Accountable Manager richiamata al comma 2 dell'art.3.</p>		
--	--	--	--	--

## Consultazione – Modulo commenti

**Regolamento:** Il Responsabile della sicurezza del gestore aeroportuale e del vettore aereo (Security Manager) Ed. 1 del 20/12/2024

**Nota: nella griglia sono riportati gli articoli del testo analizzato così come indicati dai soggetti interessati, con la relativa riattualizzazione a seguito di modifica del Regolamento.**

				Pertanto da una figura manageriale (Security Manager) responsabile di garantire che un programma di sicurezza e la sua attuazione rispondano a tutte le disposizioni normative come previsto dal Regolamento (UE)n.2015/1998, con il Regolamento ENAC sul Security Manager sembra invece essere necessaria una figura dirigenziale <i>accountable</i> per l'aviation security visto in aggiunta che in caso di inadempienze lo stesso è chiamato direttamente al pagamento delle sanzioni amministrative come da art.9 della bozza di Regolamento ENAC.  Infine la normativa europea identifica un'unica figura quale Security Manager senza distinzione di responsabilità per tutte le entità chiamate ad attuare le misure di aviation security. Considerato che l'esposizione alla <i>threat</i> di security ovvero i rischi associati possono evidenziarsi in numerosi ambiti del sistema dell'aviazione civile (es. cargo, provviste di bordo, forniture di Aeroporto, ecc.) non è chiara la ragione per la quale si voglia rafforzare il ruolo del Security Manager solo nell'ambito del [Gestore Aeroportuale] e del Vettore Aereo e non dell'intera catena della sicurezza.  Qualora lo scopo di quanto proposto nel Regolamento ENAC sia quello di rafforzare il ruolo del Security Manager per assicurare la tempestività delle operazioni di sicurezza si suggerisce di incoraggiare (senza obbligare come fatto in altri Stati) le organizzazioni a valutare l'attuazione di un SeMS piuttosto che di individuare una nuova figura dirigenziale dotata di autonomia decisionale e finanziaria, poco in linea con quella che è la complessa valutazione di vulnerabilità e gestione di security <i>threat</i> e rischi nell'ambito del sistema organizzativo di un Vettore aereo.			
14	Italia Trasporto Aereo	Art. 3, comma 1	5	Il SM non dovrebbe essere dotato di autonomia finanziaria, ma dovrebbero essergli garantite dal gestore/vettore aereo risorse sufficienti per l'espletamento delle funzioni.	Il Security Manager è la figura di riferimento dell'organizzazione della sicurezza, così come disposto dal Regolamento di esecuzione (UE) 2015/1998 e ss.mm.ii. e dal Programma Nazionale per la Sicurezza dell'aviazione civile. È dotato di autonomia decisionale, finanziaria, con poteri di spesa ed intervento, e gli sono rese disponibili dal gestore o dal vettore aereo risorse finanziarie al fine di garantire il pieno espletamento delle funzioni e delle responsabilità ad esso attribuite, nonché di assicurare l'adeguatezza e la rispondenza delle misure e delle procedure adottate nel Programma di Sicurezza (del gestore aeroportuale o del vettore aereo) rispetto alle prescrizioni della normativa sovrnazionale e nazionale in materia di Aviation Security.	Parzialmente accolto	Il riferimento all'autonomia finanziaria il testo è stato modificato con l'attribuzione, al solo security manager del gestore aeroportuale, di un proprio budget, adeguato e congruo in relazione al volume del traffico aereo ivi registrato, nonché coerente con le dimensioni e lo stato delle infrastrutture aeroportuali, dovendo questi assicurare l'adeguato stato manutentivo e l'efficienza dei sistemi di security in aeroporto.
15	NEOS S.p.A.	Art. 3, comma 1	5	Nella realtà attuale dei vettori con un management system, l'autonomia finanziaria è conferita solo all' <i>accountable</i> manager.	1. Il Security Manager è la figura di riferimento dell'organizzazione della sicurezza, così come disposto dal Regolamento di esecuzione	Parzialmente accolto	Il riferimento all'autonomia finanziaria il testo è stato modificato con l'attribuzione, al solo security manager del gestore aeroportuale, di un proprio budget, adeguato e congruo in relazione al volume del traffico aereo ivi registrato, nonché coerente con le dimensioni e lo

## Consultazione – Modulo commenti

**Regolamento:** Il Responsabile della sicurezza del gestore aeroportuale e del vettore aereo (Security Manager) Ed. 1 del 20/12/2024

**Nota: nella griglia sono riportati gli articoli del testo analizzato così come indicati dai soggetti interessati, con la relativa riattualizzazione a seguito di modifica del Regolamento.**

				Il security manager collabora per l'individuazione dei costi e delle risorse necessarie.	(UE) 2015/1998 e ss.mm.ii. e dal Programma Nazionale per la Sicurezza dell'aviazione civile. È dotato di autonomia decisionale, finanziaria, con poteri di spesa ed intervento, collabora con l'accountable manager all'individuazione dei costi e delle risorse necessarie al fine di garantire il pieno espletamento delle funzioni e delle responsabilità ad esso attribuite, nonché di assicurare l'adeguatezza e la rispondenza delle misure e delle procedure adottate nel Programma di Sicurezza (del gestore aeroportuale o del vettore aereo) rispetto alle prescrizioni della normativa sovranazionale e nazionale in materia di Aviation Security.		stato delle infrastrutture aeroportuali, dovendo questi assicurare l'adeguato stato manutentivo e l'efficienza dei sistemi di security in aeroporto.
16	Nome del soggetto non riportato in accordo alla normativa privacy	Art. 3, comma 2	5	Necessaria integrazione al riferimento "Programma di sicurezza"	Aggiungere "dell'organizzazione di appartenenza"	Accolto	Il testo è stato riformulato inserendo "programma per la sicurezza dell'aeroporto/vettore".
17	Aeroporti 2030	Art. 3, comma 2	5	Andrebbe chiarito (in questa sede o negli articoli successivi o in un glossario) cosa si intende per "misure". Mentre non sorgono equivoci per l'applicazione di procedure, per il termine misure andrebbe chiarito se si riferisce a procedure di security, alle attrezzature di sicurezza (radiogene WTMD, ETD ecc), ovvero anche all'implementazione, utilizzo e manutenzione di sistemi complessi (quali TVCC, Controllo Accessi o impianti perimetrali antintrusione), posto che le ultime due categorie richiedono ben diverse conoscenze tecniche.		Parzialmente accolto	Il testo è modificato come segue: "Il Security Manager è responsabile dell'implementazione, sviluppo e verifica di quanto adottato con il Programma per la Sicurezza dell'aeroporto/vettore".
18	Aeroporti 2030	Art. 3, comma 4	6	Si prevede che il SM garantisca che eventuali informazioni classificate di Sicurezza riservate in suo possesso vengano gestite in accordo alla decisione UE 2015/444 della Commissione del 13 marzo 2015. Non si spiega come ciò debba avvenire.	"per tale motivo dovranno dotarsi di NOS di segretezza (eventualmente ...di livello____).	Non accolto	Per disposizione normativa (art. 42 della legge 3 agosto 2007, n. 124), le informazioni riservate NON necessitano di NOS. Il SM gestisce informazioni classificate come riservate, dunque, questi non deve avere il NOS.
19	Nome del soggetto non riportato in accordo alla normativa privacy	Art. 4, comma 1 (ora art. 5, comma 1)	7	previsione troppo generica, considerata la complessità ed eterogeneità delle attività che si svolgono in aeroporto e che trovano un riferimento finanziario specifico per ogni tipologia di attività. Il parametro di riferimento è il bilancio approvato o cos'altro?		Notato	La previsione normativa pare in linea a quella contenuta in altri regolamenti dell'Ente. L'intenzione dell'Ente è quella di stabilire un principio finora assente nella regolazione in materia.
20	Aeroporti 2030	Art. 4, comma 1	6	Sarebbe opportuno chiarire a quale parametro fanno riferimento: <ul style="list-style-type: none"> <li>• le "attività insistenti presso l'aeroporto" (Numero dei passeggeri? Numero dei movimenti? Numero degli operatori aeroportuali?)</li> <li>• le "dotazioni" (sono intese macchine radiogene, WTMD, HHMD ed ETD o similari?)</li> <li>• gli "impianti di security" sono intesi gli impianti TVCC, controllo accessi, perimetrali antintrusione ecc?). Come devono essere considerati gli impianti non direttamente di security ma necessari al</li> </ul>		Notato	Queste tematiche potranno essere chiarie attraverso un'apposita ITO (Istruzione Tecnica Operativa), redatta dall'Ente, o mediante una serie di FAQ.  Per quanto attiene al budget, il testo è stato modificato con l'attribuzione, al solo security manager del gestore aeroportuale, di un proprio budget, adeguato e congruo in relazione al volume del traffico aereo ivi registrato, nonché coerente con le dimensioni e lo stato delle infrastrutture aeroportuali, dovendo questi assicurare l'adeguato stato manutentivo e l'efficienza dei sistemi di security in aeroporto.

**Consultazione – Modulo commenti**

**Regolamento: Il Responsabile della sicurezza del gestore aeroportuale e del vettore aereo (Security Manager) Ed. 1 del 20/12/2024**

**Nota: nella griglia sono riportati gli articoli del testo analizzato così come indicati dai soggetti interessati, con la relativa riattualizzazione a seguito di modifica del Regolamento.**

				<p>mantenimento della sicurezza operativa quali sistemi BHS, sistemi di riconcilio bagagli, cancelli e recinzioni perimetrali?</p> <p>La definizione di tale perimetro è fondamentale per quantificare il budget e per dimensionare adeguatamente la struttura del SM, sia sotto il profilo quantitativo che qualitativo del personale.</p> <p>Alle elencate attività andrebbe anche aggiunta la possibilità di spesa per l'impiego degli addetti di sicurezza, soprattutto nei servizi dove il numero non è prefissato normativamente.</p> <p>Posto che si parla di "impianti di security presenti", si deve intendere che esulano da tale ambito le realizzazioni di impianti non già presenti? Quindi la prescrizione di realizzare un impianto perimetrale o di aumentare il numero di telecamere deve intendersi di competenza del Gestore?</p>		
21	IATA	Art. 4, comma 1 (ora art. 5, comma 2)	7	<p>This article does not specify who holds accountability. The Security Manager may have a budget to cover maintenance costs for equipment, facilities or security procedures giving them the necessary independence to carry out essential expenses and ensure their operability. However, accountability for the continuation of operations should rest with a superior. This aligns with EASA EASA ORO.GEN.200 (a)(1) and ORO.GEN.210 (a) and by analogy, the same format should apply to security. Certain responsibilities (like those related to the allocation of financial resources) can't be delegated to the Security Manager (as seems to be the case in Art. 4)</p>	<p>The Security Manager could be assigned an annual budget proportionate to the volume of activities occurring at the airport, or the volume of activities managed by the air carrier, the security equipment and systems present, in order to allow guarantee their adequate state of maintenance and operability. <del>the continuation of operational security requirements without interruption.</del></p> <p>Al responsabile della sicurezza viene potrebbe essere attribuito un budget annuale proporzionato al volume delle attività insistenti presso l'aeroporto, ovvero del volume delle attività gestite dal vettore aereo, alle dotazioni e agli impianti di security presenti, al fine di garantire consentirne un adeguato stato manutentivo e di operatività e la permanenza dei requisiti di sicurezza operativa senza soluzione di continuità</p>	<b>Parzialmente accolto</b> <p>Il testo è stato modificato come segue: "Il Security Manager del gestore aeroportuale [...] è dotato di poteri di spesa ed intervento e dispone di un budget annuale proporzionato al volume delle dotazioni e degli impianti di security presenti in aeroporto al fine di garantirne l'adeguato stato manutentivo nel rispetto dei previsti livelli di security".</p> <p>Il Security Manager, inoltre, ha facoltà di utilizzare il budget assegnato per far fronte alle esigenze rilevate al fine di garantire il livello di security previsto dalla normativa ovvero alle criticità rilevate che possano compromettere la sicurezza.</p>
22	Aeroporti 2030	Art. 4, comma 2 (ora art. 5, comma 3)	7	<p>Occorre chiarire cosa si intende per "adeguato livello di security". È una valutazione discrezionale del SM?</p>	<p>Si potrebbe sostituire con: "al fine di garantire il livello di security previsto dalla normativa, ovvero quello concordato in sede locale"</p>	<b>Parzialmente accolto</b> <p>L'adeguatezza del livello di security è quella esplicitata nei regolamenti europei Reg. nn. 300/2008 e 2018/1139, oltre che nelle indicazioni fornite dall'ICAO.</p> <p>Il testo è stato così modificato "[...] al fine di garantire il livello di security previsto dalla normativa [...]".</p>
23	Italia Trasporto Aereo	Art. 4, comma 2 (ora art. 5, comma 3)	7	<p>Va eliminato il riferimento alla piena autonomia di utilizzo del budget.</p>	<p>Il Security Manager ha facoltà di utilizzare <del>in piena autonomia</del> il budget assegnato per far fronte alle esigenze al fine di garantire un adeguato livello di security ovvero</p>	<b>Accolto</b> <p>È stato espunto il riferimento alla "piena autonomia".</p>

**Consultazione – Modulo commenti**

**Regolamento: Il Responsabile della sicurezza del gestore aeroportuale e del vettore aereo (Security Manager) Ed. 1 del 20/12/2024**

**Nota: nella griglia sono riportati gli articoli del testo analizzato così come indicati dai soggetti interessati, con la relativa riattualizzazione a seguito di modifica del Regolamento.**

					alle criticità rilevate che possano compromettere la sicurezza.		
24	Vettore Aereo AIR DOLOMITI S.p.A.-L.A.R.E.	Art. 4, comma 2 (ora art. 5, comma 3)	7	Vedi commento n. 13.	2. Il Security Manager ha facoltà di utilizzare <del>in piena autonomia</del> il budget assegnato per far fronte alle esigenze al fine di garantire un adeguato livello di security ovvero alle criticità rilevate che possano compromettere la sicurezza.	Accolto	È stato espunto il riferimento alla "piena autonomia".
25	NEOS S.p.A.	Art. 4, comma 2 (ora artt. 5-6)	7-11	Nella realtà attuale dei vettori con un management system, l'autonomia finanziaria è conferita solo all'accountable manager. Il security manager collabora all'individuazione dei costi e delle risorse necessarie.	<del>2. Il Security Manager ha facoltà di utilizzare in piena autonomia il budget assegnato per far fronte alle esigenze al fine di garantire un adeguato livello di security ovvero alle criticità rilevate che possano compromettere la sicurezza.</del>	Accolto	La rielaborazione finale del testo non prevede più l'attribuzione di un budget al SM del vettore.
26	IATA	Art. 4, comma 2 (ora art. 5, comma 3)	7	Please refer to the comment for para 4.1	In case the Security Manager has been assigned an annual budget, he/she have the right to use the allocated budget in full autonomy to meet the needs (identified in 4.1) in order to guarantee an adequate level of security and to address any critical issues identified that may compromise security.  Nel caso in cui al Security Manager sia stato assegnato un budget annuale, egli/ella ha la facoltà di utilizzare in piena autonomia il budget assegnato per far fronte alle esigenze (identificate al punto 4.1) al fine di garantire un adeguato livello di sicurezza ovvero alle criticità rilevate che possono compromettere la sicurezza.	Accolto	La rielaborazione finale del testo non prevede più l'attribuzione di un budget al SM del vettore.
27	Nome del soggetto non riportato in accordo alla normativa privacy	Art. 4, comma 3 (ora art. 5, comma 3)	7	L'onere vale anche per il mantenimento costante dei requisiti di security, non solo per il rientro dalle eventuali criticità.		Accolto	È stato aggiunto all'art. 5, comma 3, l'espressione "[...] alle esigenze rilevate [...]".
28	Vettore Aereo AIR DOLOMITI S.p.A.-L.A.R.E.	Art. 4, comma 3 (ora art. 5)	7	Le sanzioni effettive, proporzionate e dissuasive richiamate anche all'art. 21 del Regolamento (UE) n.300/2008 sono normalmente assegnate alle Organizzazioni e non alle persone fisiche.	3. Ove non fosse possibile assegnare un budget al Security Manager, l'onere di spesa grava sull'accountable manager, il quale dovrà provvedere senza indulgìo alle esigenze rilevate ovvero al rientro delle criticità segnalate dal Security Manager, ovvero da ENAC. In tale circostanza, anche	Accolto	Il testo è già stato modificato: infatti gli articoli che prevedevano sanzioni pecuniarie in capo al SM e/o AM sono stati sostituiti dalla previsione secondo cui i destinatari delle sanzioni di cui all'art. 1174 cod. nav. sono il gestore aeroportuale e/o il vettore aereo.  Infine, permangono le altre ipotesi sanzionatorie non pecuniarie previste per il SM.

## Consultazione – Modulo commenti

**Regolamento:** Il Responsabile della sicurezza del gestore aeroportuale e del vettore aereo (Security Manager) Ed. 1 del 20/12/2024

**Nota: nella griglia sono riportati gli articoli del testo analizzato così come indicati dai soggetti interessati, con la relativa riattualizzazione a seguito di modifica del Regolamento.**

				<del>l'AM è soggetto alle sanzioni previste dal presente Regolamento.</del>		
29	Italia Trasporto Aereo	Art. 4, comma 3 (ora art. 5)	7	Le sanzioni dovrebbero essere irrogate alla società, non al SM.  <del>Ove non fosse possibile assegnare un budget al Security Manager, l'onere di spesa grava sull'accountable manager, il quale dovrà provvedere senza indugio alle esigenze rilevate ovvero al rientro delle criticità segnalate dal Security Manager, ovvero da ENAC. In tale circostanza, anche l'AM è soggetto alle sanzioni previste dal presente Regolamento.</del>	Accolto	Il testo è già stato modificato: infatti gli articoli che prevedevano sanzioni pecuniarie in capo al SM e/o AM sono stati sostituiti dalla previsione secondo cui i destinatari delle sanzioni di cui all'art. 1174 cod. nav. sono il gestore aeroportuale e/o il vettore aereo.  Infine, permangono le altre ipotesi sanzionatorie non pecuniarie previste per il SM.
30	NEOS S.p.A.	Art 4, comma 3 (ora art. 5)	7	Le sanzioni non dovrebbero essere emesse a nome di persone fisiche quali SM o AM, ma all'organizzazione.  <del>3. Ove non fosse possibile assegnare un budget al Security Manager, l'onere di spesa grava sull'accountable manager, il quale dovrà provvedere senza indugio alle esigenze rilevate ovvero al rientro delle criticità segnalate dal Security Manager, ovvero da ENAC. In tale circostanza, anche l'AM è soggetto alle sanzioni previste dal presente Regolamento.</del>	Accolto	Il testo è già stato modificato: infatti gli articoli che prevedevano sanzioni pecuniarie in capo al SM e/o AM sono stati sostituiti dalla previsione secondo cui i destinatari delle sanzioni di cui all'art. 1174 cod. nav. sono il gestore aeroportuale e/o il vettore aereo.  Infine, permangono le altre ipotesi sanzionatorie non pecuniarie previste per il SM.
31	Aeroporti 2030	Art. 4, comma 3 (ora art. 5)	7	Andrebbe chiarito il senso del primo e dell'ultimo rigo del comma indicato.  Nel primo al SM viene trasferito solo l'onere della spesa (e non la connessa responsabilità) e nell'ultimo viene prevista la sottoposizione ad attività sanzionatoria "anche" all'Accountable Manager.  Andrebbe specificato che, ove dimostrato di aver correttamente riportato la problematica ed eventualmente sollecitata la sua risoluzione (al limite potrebbe anche essere prevista una informativa diretta ad Enac in caso di ripetuta inerzia, cfr. commento n. 14), la responsabilità ed il connesso processo sanzionatorio sono a capo dell'Accountable (o altra figura responsabile).  In ogni caso, considerato che la disciplina dell'Accountable Manager e delle sue responsabilità va rinvenuta in un filone normativo completamente diverso (Reg 139/14 ecc), risulta incongruente l'assoggettamento dell'AM a sanzioni in base ad inadempimenti relativi a questo Regolamento sulla security (e non in materia safety).	Parzialmente accolto	Dal testo è stata espunta la parte che individuava anche l'AM come destinatario delle sanzioni.

## Consultazione – Modulo commenti

**Regolamento:** Il Responsabile della sicurezza del gestore aeroportuale e del vettore aereo (Security Manager) Ed. 1 del 20/12/2024

**Nota: nella griglia sono riportati gli articoli del testo analizzato così come indicati dai soggetti interessati, con la relativa riattualizzazione a seguito di modifica del Regolamento.**

				eventuali sanzioni previste dal predetto Regolamento”.		
32	<i>Nome del soggetto non riportato in accordo alla normativa privacy</i>	Art. 4, comma 3 (ora art. 5)	7	Soprattutto negli aeroporti minori/piccoli, il security manager è sempre “sotto ricatto” per cui si dovrebbe rafforzare la responsabilità dell'AM o del CEO (non citato), e la norma non prevede il caso di “assegnazioni di budget” FITTIZIE.	Nuova norma: “3. Ove non fosse possibile assegnare un budget al Security Manager, l'onere di spesa grava sull'Accountable Manager/CEO, il quale dovrà provvedere senza indugio alle esigenze rilevate ovvero al rientro delle criticità segnalate dal Security Manager, ovvero da ENAC. In tale circostanza, l'AM/CEO è soggetto alle stesse sanzioni previste dal presente Regolamento.”	<b>Non Accolto</b>  Il Regolamento attribuisce al gestore l'onere di assegnare un budget al SM, il cui ammontare dipende dalle dimensioni e dal volume di traffico dell'aeroporto considerato. Il gestore rimane comunque sempre il responsabile della security.
33	SO.G.E.A.P. S.p.A.	Art. 4, comma 3 (ora art. 5)	7	Il comma in questione prevede: “ove non fosse possibile assegnare un budget al security manager, l'onere di spesa grava sull'Accountable Manager... In tale circostanza anche l'AM è soggetto alle sanzioni previste dal presente regolamento”.	Il comma 3 dell'art. 4 di fatto vanifica tutta l'impostazione in termini di ruolo e responsabilità del Security Manager.  Infatti, quali possono essere i motivi circa l'impossibilità di assegnare un budget al SM se non la mera mancanza di volontà in tal senso del Gestore Aeroportuale.  Inoltre, è necessario specificare meglio la responsabilità personale in caso di inadempienze in generale.  Il SM quando non ha un budget che gli attribuisce un'autonomia finanziaria e decisionale, risponde delle inadempienze sono per colpa o dolo, ma mai per responsabilità oggettiva.  Quindi sarebbe opportuno prevedere che il SM, in assenza di autonomia finanziaria le richieste per: rientri da criticità; implementazioni delle misure di sicurezza; adeguamento alla normativa; nonché ogni altra misura che ritiene necessaria al fine di rendere efficace ed efficiente il sistema della security aeroportuale, vengano segnalate ad ENAC, trascorso un lasso di tempo entro il quale l'AM non vi ha provveduto.	<b>Accolto</b>  L'intero comma è stato eliminato.
34	<i>Nome del soggetto non riportato in accordo alla normativa privacy</i>	Art. 5 (ora art. 5, comma 7 e art. 6, comma 5)	9 e 11	L'Accountable Manager può ricoprire il ruolo di Security Manager?	Specificare nell'Art. 5	<b>Notato</b>  Gli artt. 5 e 6 del Regolamento chiariscono che la funzione del SM non è cumulabile con altre funzioni di responsabilità previste dall'assetto organizzativo societario. Tuttavia, a seconda della complessità organizzativa del vettore, ovvero del gestore aeroportuale, è possibile proporre una differente organizzazione delle funzioni dell'SM, che sarà oggetto di apposita valutazione e approvazione. Infine, resta fissa la previsione di cui all'art. 9, comma 6 e 10, comma 4 che prevedono, in taluni casi, la possibilità che le funzioni di SM siano temporaneamente attribuite ai soggetti in possesso dei poteri necessari a garantire il mantenimento dei livelli di security previsti.

## Consultazione – Modulo commenti

**Regolamento:** Il Responsabile della sicurezza del gestore aeroportuale e del vettore aereo (Security Manager) Ed. 1 del 20/12/2024

**Nota: nella griglia sono riportati gli articoli del testo analizzato così come indicati dai soggetti interessati, con la relativa riattualizzazione a seguito di modifica del Regolamento.**

35	Nome del soggetto non riportato in accordo alla normativa privacy	Art. 5 (ora art. 4, comma 3)	6	In ambito elicotteristico credo nessuno abbia “5 anni di esperienza lavorativa nel settore tecnico-operativo della security”. Come è possibile dimostrare questa esperienza? Ci sono dei requisiti alternativi accettabili per ENAC per dimostrare esperienza?	Specificare nell'Art. 5	Notato	L'ENAC emetterà linee guida specifiche riguardanti i vettori che ricadono nell'art 1 del Regolamento (UE) n.1254/2009.
36	Elilombarda S.r.l.	Art. 5 (ora art. 4)	6	Andrebbe inserito un comma 7 che conferma che i Security manager già approvati dall'ENAC all'entrata in vigore del presente regolamento si intendono approvati anche per il nuovo regolamento.		Accolto	<p>Il testo dell'art. 12 del Regolamento è stato modificato come segue: <i>“Il presente Regolamento entra in vigore 30 giorni dopo la pubblicazione sul sito istituzionale dell'Ente, ad eccezione delle disposizioni di cui all'art.5, comma 2, la cui entrata in vigore è differita di sessanta giorni dalla pubblicazione”.</i></p> <p>A decorrere dalla entrata in vigore del presente Regolamento, i requisiti di cui all'art. 4 si applicano alle nuove istanze di accettazione dei Security Manager del gestore aeroportuale e del vettore aereo.</p>
37	ENAC Servizi S.r.l.	Art. 5 (ora art. 4, comma 2)	6	<p>È stato introdotto il corso di security management system (SeMS).</p> <p>1) Non risulta nessuna organizzazione in Italia autorizzata ad erogare il corso.</p> <p>2) La disposizione introdotta aggrava la norma europea reg. Ue 2015/1998 che al punto 11.2.5 «Formazione specifica» stabilisce esclusivamente le seguenti 4 voci</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) conoscenza dei principali obblighi legali e di come vi si deve ottemperare;</li> <li>b) conoscenza del controllo della qualità interno, nazionale, dell'Unione e internazionale;</li> <li>c) capacità di motivare gli altri;</li> <li>d) conoscenza delle possibilità e dei limiti delle attrezzature di sicurezza o delle modalità di screening utilizzate</li> </ul>	Cassare punto d) dell'art. 5	Notato	Il testo è stato modificato con la specifica che il corso SeMS è facoltativo.
38	Assaeroporti	Art. 5, comma 2 (ora art. 4, comma 2 lett. b)	6	<p>L'articolo 5, punto 2 lettera b, prevede che il SM debba essere in possesso di attestato di conoscenza della lingua inglese non inferiore a B2.</p> <p>Considerando che il livello B1 ad oggi previsto dalla SEC-08A già corrisponde ad un livello intermedio e tenuto conto della tipologia di attività che il SM è chiamato a svolgere, si ritiene opportuno, come previsto per altre figure nell'ambito dell'aviation security, mantenere il livello di attestazione pari a B1.</p> <p>In via del tutto secondaria, laddove l'ENAC ritenga di non poter accogliere la suddetta richiesta, si chiede prevedere un congruo arco di tempo per consentire l'eventuale adeguamento al livello di attestazione richiesto, previo completamento di opportuna formazione.</p>	<p>Si propone di modificare il testo come segue:</p> <p><i>“b) attestato di conoscenza della lingua inglese livello non inferiore a B2 B1 (con riferimento al CEFR - Common European Framework of Reference for Languages);”</i></p>	Parzialmente accolto	<p>La lettera b) dell'art. 4, comma 2, del Regolamento è stata modificata come segue: <i>“conoscenza della lingua inglese, di livello non inferiore a B2 ovvero di livello 4 o superiore in riferimento all'ICAO Language Proficiency Rating Scale (attestazione T.E.A. o equivalenti)”</i>.</p>
39	Assaeroporti	Art. 5, comma 2 (ora art. 4, comma 2)	6	<p>L'articolo 5, punto 2 lettera d, prevede che il SM debba essere in possesso dell'attestato di frequenza a corso di Security Management System (SeMS), erogato da organismi, organizzazioni nazionali od internazionali.</p> <p>Sul punto, parrebbe che ad oggi non vi siano in Italia organismi che erogano tale tipologia di formazione, ad eccezione dei corsi somministrati da IATA.</p> <p>Si propone quindi di prevedere un congruo arco di tempo per consentire l'espletamento di tale corso e il conseguimento della relativa attestazione.</p>		Parzialmente accolto	Il testo è stato modificato con la specifica che il corso SeMS è facoltativo.

**Consultazione – Modulo commenti**

**Regolamento: Il Responsabile della sicurezza del gestore aeroportuale e del vettore aereo (Security Manager) Ed. 1 del 20/12/2024**

**Nota: nella griglia sono riportati gli articoli del testo analizzato così come indicati dai soggetti interessati, con la relativa riattualizzazione a seguito di modifica del Regolamento.**

40	Leader S.r.l.	Art. 5, comma 2, lett. b) (ora art. 4, comma 2 lett. b)	6	<p>attestato di conoscenza della lingua inglese livello non inferiore a B2 (con riferimento al CEFR).</p> <p>I membri di equipaggio sono in possesso della certificazione di inglese ICAO valida ai fini della licenza (ref. EASA FCL.055)</p>	<p>attestato di conoscenza della lingua inglese livello non inferiore a:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• B2 (con riferimento al CEFR - Common European Framework of Reference for Languages), oppure</li> </ul> <p><i>livello 4 di proficiency certificato in accordo alla FCL.055 Reg. EU 1178/2011 e SS.MM.II.</i></p>	<b>Parzialmente accolto</b>	<p>La lettera b) dell'art. 4, co. 2, del Regolamento è stata modificata come segue: "conoscenza della lingua inglese, di livello non inferiore a B2 ovvero di livello 4 o superiore in riferimento all'ICAO Language Proficiency Rating Scale (attestazione T.E.A. o equivalenti)".</p>		
41	Aeroporti 2030	Art. 5, comma 2, lett. b) (ora art. 4, comma 2 lett. b)	6	<p>Nel documento viene richiesto un livello di conoscenza della lingua inglese non inferiore a B2.</p> <p>Nella circolare il livello era B1, così come richiesto per i validatori nazionali.</p> <p>Considerate le conoscenze, competenze ed il ruolo "manageriale" richiesto, potrebbe essere opportuno prevedere almeno il possesso di una laurea triennale o, in caso di istruzione secondaria, la certificazione di frequenza di un corso per security manager, anche non Av Sec.</p> <p>Salvo errore questa tipologia di formazione è erogata solo da lata.</p> <p>Considerata la peculiarità dei temi trattati e la "adeguatezza" che gli stessi devono possedere per essere positivamente valutati, si suggerisce che l'ENAC, come in precedenti occasioni, organizzi un corso centralizzato presso la propria sede. Inoltre, in sostituzione del corso SeMS, potrebbe essere prevista la partecipazione ad un corso di Risk Management, più aderente al ruolo di Security manager, legandolo anche alle necessarie attività di predisposizione di documenti di valutazione del rischio connesse, ad es., alla procedura di sorveglianza e pattugliamento.</p>		<b>Notato</b>	<b>Notato</b>	<b>Notato</b>	<p>La lettera b) dell'art. 4, co. 2, del Regolamento è modificata come segue: "conoscenza della lingua inglese, di livello non inferiore a B2 ovvero di livello 4 o superiore in riferimento all'ICAO Language Proficiency Rating Scale (attestazione T.E.A. o equivalenti)".</p> <p>Si ritiene che l'esperienza quinquennale sia equivalente ad un titolo di studi triennale. Pertanto, in caso di esperienza almeno quinquennale appare superfluo il possesso di una laurea triennale.</p> <p>Il testo è stato modificato con la specifica che il corso SeMS è facoltativo. Pertanto, in ragione del superamento della obbligatorietà del predetto corso, la proposta appare superata.</p>
42	Nucleo Elicotteri VVF Provincia Autonoma di Trento IT.AOC.0073 HR.IT.068	Art.5, comma 2, lett. b) (ora art. 4, comma 2 lett. b)	6	<p>In molti operatori l'incarico di Security Manager è ricoperto da piloti o ex piloti. Spesso questi ultimi, pur avendo un adeguato livello di inglese, NON hanno un certificato B2 perché in campo aeronautico è richiesto di dimostrare la capacità con lo standard ICAO ove il minimo è il livello 4 (su scala da 1 a 6 dove 6 è madre lingua).</p> <p>Il livello ICAO 4 è di prassi considerato equivalente al CEFR B2</p>	<p>b) attestato di conoscenza della lingua inglese livello non inferiore a B2 (con riferimento al CEFR - Common European Framework of Reference for Languages)</p> <p>Oppure, in alternativa, attestato di livello 4 o superiore in riferimento all' ICAO Language Proficiency Rating Scale (attestazione T.E.A. o equivalenti)</p>	<b>Accolto</b>	<p>La lettera b) dell'art. 4, co. 2, del Regolamento è stata modificata come segue: "conoscenza della lingua inglese, di livello non inferiore a B2 ovvero di livello 4 o superiore in riferimento all'ICAO Language Proficiency Rating Scale (attestazione T.E.A. o equivalenti)".</p>		
43	Vettore Aereo AIR DOLOMITI S.p.A.- L.A.R.E.	Art.5, comma 2, lettera b) (ora art. 4, comma 2 lett. b)	6	<p>La conoscenza della lingua inglese pur auspicando sia d'obbligo per ciascuna figura manageriale, dovrebbe essere una prerogativa dell'Organizzazione che individua detta figura manageriale piuttosto che inclusa del Regolamento ENAC. Allo stato attuale invece solo per il Security Manager definito da ENAC è necessario essere in possesso di uno specifico attestato di lingua inglese con riferimento al CEFR.</p> <p>Si aggiunge che solo nel 2022, con l'uscita della Circolare ENAC SEC08A era stato definito che fra i titoli di studio d'obbligo per il Security Manager vi è la necessità di esibire un attestato di conoscenza della lingua inglese livello non inferiore a B1.</p> <p>A distanza di due anni, seppure in assenza di requisiti europei specifici di aviation security sull'argomento, il Security Manager</p>	<p><b>Art. 5: Eliminare lettera b) del punto 2; oppure</b></p> <p>Mantenere lo stesso livello di lingua inglese previsto nella Circolare ENAC SEC08A ovvero B1.</p>	<b>Non accolto</b>	<p>La normativa Internazionale richiede un adeguato livello di conoscenza della lingua inglese almeno a livello B2. Pertanto, l'art. 4, comma 2, lett. b), è stato integrato come di seguito riportato: "conoscenza della lingua inglese, di livello non inferiore a B2 ovvero di livello 4 o superiore in riferimento all'ICAO Language Proficiency Rating Scale (attestazione T.E.A. o equivalenti)".</p>		

## Consultazione – Modulo commenti

**Regolamento:** Il Responsabile della sicurezza del gestore aeroportuale e del vettore aereo (Security Manager) Ed. 1 del 20/12/2024

**Nota: nella griglia sono riportati gli articoli del testo analizzato così come indicati dai soggetti interessati, con la relativa riattualizzazione a seguito di modifica del Regolamento.**

				deve essere in grado di dimostrare un livello superiore di conoscenza della lingua inglese ovvero livello B2.  Si evidenzia che la responsabilità del Security Manager è quella di assicurare che i rispettivi Programmi di Sicurezza e la loro applicazione rispondano a tutte le disposizioni normative vigenti (e gestire i rischi security). Non sarebbe invece compito e prerogativa del Security Manager focalizzarsi sull'avanzamento della propria conoscenza della lingua inglese, incluso il superamento degli esami per poter esibire gli attestati in accordo ai criteri CEFR.			
44	<i>Nome del soggetto non riportato in accordo alla normativa privacy</i>	Art. 5, comma 2 lett. d) (ora art. 4, comma 2)	6	Per ragioni di EFFICACIA del Corso, Competenza ed esperienza del relativo Docente ed anche per SEMPLICITA' di Gestione e LIBERA CONCORRENZA per la Formazione, modificherei (con una aggiunta) il punto d)	d) attestato di frequenza a corso di Security Management System (SeMS) (che contenga tutti i moduli previsti al paragrafo 4), erogato da organismi, organizzazioni nazionali od internazionali e/o da Istruttore in possesso di comprovata competenza ed esperienza nell'erogazione di tali corsi;	<b>Notato</b>	Posto che il corso SeMS è stato ritenuto facoltativo, il quesito posto appare superato.
45	<i>Nome del soggetto non riportato in accordo alla normativa privacy</i>	Art. 5, comma 2, lett. d) (ora art. 4, comma 2)	6	Il problema principale del SeMS è che non esistono in Italia corsi di formazione e, facendo una ricerca su internet, sono tenuti soltanto da Icao IATA e dall'Autority UK in merito di aviazione civile. Questo è un grosso limite e credo che sia il caso che venissero formati appositamente istruttori in materia sotto l'egida di ENAC.  È mia idea che chi abbia tra gli istruttori l'A12 e che dimostri di conoscere i Risk Assessment possa essere un buon candidato per diventare istruttore in materia SeMS e quindi possa formare i Security Manager come da manuale. Mi auguro comunque possa essere previsto un corso di Train the trainer apposito per i futuri istruttori SeMS.		<b>Notato</b>	Posto che il corso SeMS è stato ritenuto facoltativo, il quesito posto appare superato.
46	<i>Vettore Aereo AIR DOLOMITI S.p.A.-L.A.R.E.</i>	Art.5, comma 2, lett. d) (ora art. 4, comma 2)	6	Il Regolamento (UE)n.2015/1998 stabilisce che il Security Manager deve avere completato con successo il corso in accordo al punto 11.2.5 dello stesso Regolamento. Non richiede un corso di SeMS.  Poiché a livello nazionale non è stato definito e/o raccomandato che le Organizzazioni debbano attuare un Security Management System (SeMS), sembrano non esserci i presupposti per imporre un corso di SeMS per il Security Manager.  Come già commentato anche nell'art.3 del Regolamento ENAC sul Security Manager, nell'ambito di un SeMS ruoli e responsabilità di aviation security nell'Organizzazione dovrebbero essere chiaramente definiti (es.CEO, Accountable Manager, Security Manager, altre figure manageriali con responsabilità di aviation security). In base al presente Regolamento ENAC sembrerebbe invece che il Security Manager detiene ogni responsabilità in ambito di aviation security, tale da definirlo dotato di autonomia decisionale, finanziaria, con poteri di spesa ed intervento, al fine di garantire il pieno espletamento delle funzioni e delle responsabilità ad esso attribuite.  La definizione di detti ruoli e responsabilità sarebbero alla base poi del processo decisionale in termini di "Threat e risk management". Il ruolo proposto tuttavia nella bozza di Regolamento ENAC per il Security Manager non sembra essere compatibile con l'attuazione di un SeMS. Ne consegue che neanche una formazione sull'argomento pare essere opportuna.	<b>Art. 5: Eliminare lettera d) del punto 2</b>	<b>Parzialmente accolto</b>	Posto che il corso SeMS è stato ritenuto facoltativo, la proposta appare superata in quanto l'articolo è stato modificato.

**Consultazione – Modulo commenti**

**Regolamento: Il Responsabile della sicurezza del gestore aeroportuale e del vettore aereo (Security Manager) Ed. 1 del 20/12/2024**

**Nota: nella griglia sono riportati gli articoli del testo analizzato così come indicati dai soggetti interessati, con la relativa riattualizzazione a seguito di modifica del Regolamento.**

				Poiché il SeMS è richiesto e/o raccomandato solo in alcuni Stati e viene altresì attuato dalle Organizzazioni che rispondono a standard internazionali (es. certificazione IOSA), visto l'esperienza formativa di alcuni Enti e/o Organizzazioni (es. IATA, UK CAA) in tale ambito, si auspica che nell'eventualità debbano essere introdotti in un futuro specifici corsi di SeMS per i Security Manager possano essere riconosciuti i corsi erogati anche da detti istituti vista la comprovata esperienza del settore.			
47	SO.G.E.A.P. S.p.A.	Art. 5, commi 2 e 3 (ora art. 4, comma 2)	6	I titoli di studio elencati al punto 2 al punto a) prevede diploma di istruzione secondaria, previsione che abbinata al punto 3 richiede 5 anni di esperienza, ridotti a 3 nel caso di laurea di I° livello o titolo superiore.	Stante la complessità della normativa di security che prevede normativa internazionale, europea e nazionale, nonché combinazione di leggi, regolamenti, direttive, ordinanze, sarebbe opportune prevedere per tutti i SM una formazione giuridica universitaria di I° livello (laurea Triennale in scienze giuridiche), nonché un'esperienza almeno triennale nell'ambito della security Aeroportuale con ruoli non esecutivi ma di concetto: livello minimo Supervisore.	<b>Non accolto</b>	Si ritiene che l'esperienza quinquennale nel settore sia sufficiente per garantire l'adeguato livello di preparazione dell'SM. L'eventuale possesso di un titolo di studio universitario triennale, o superiore, può decurtare il predetto periodo di esperienza a tre anni.
48	NEOS S.p.A.	Art. 5, comma 2, lett. d) Art. 5, comma 4, lett. b) Art. 5, comma 4, lett. c) (ora art. 4)	6	Non si propone alcuna modifica. Si sottoscrive il principio e la necessità di mantenere un management system aziendale e la necessità di formazione sul Security Management System, come raccomandato dalle principali organizzazioni internazionali.  Attribuire un'autonomia di budget sarebbe in contrasto con il management system aziendale con relativa necessità di una procura. Voler dare autonomia al Security manager, significherebbe scollegarlo dal management system aziendale e questo avrebbe effetti negativi a cascata anche sui processi di quality assurance aziendali.	d) attestato di frequenza a corso di Security Management System (SeMS), erogato da organismi, organizzazioni nazionali od internazionali.  b) i principi alla base del Security Management System;  c) i principi di management e organizzazione aziendale, tra cui lo sviluppo di politiche e della cultura aziendale nel campo dell'Aviation Security;	<b>Notato</b>	Il testo è stato modificato con la specifica che il corso SeMS è facoltativo. È stata eliminata l'attribuzione del budget al SM del vettore aereo.
49	Leader S.r.l.	Art. 5, comma 3 (ora art. 4, comma 3)	6	Esperienza security manager. La riduzione a 3 anni sarebbe appropriata anche in caso di precedente esperienza del candidato in posizioni di management in organizzazioni approvate in ambito EASA	[...] sia in possesso di laurea di primo livello o titolo superiore, ovvero esperienza maturata all'interno del management system oppure in qualità di persona nominata (o suo deputy) del gestore aeroportuale o vettore aereo come previsto dalle regolamentazioni EASA.	<b>Non accolto</b>	La predetta esperienza è ridotta a 3 anni solo se il candidato ha conseguito una laurea di primo livello o titolo superiore.
50	Vettore Aereo AIR DOLOMITI S.p.A.-L.A.R.E.	Art.5, comma 4, lett. b) (ora art. 4, comma 4 lett. b)	6	Vedi commento n. 46.	<b>Art. 5: Eliminare art.5, lettera b) comma 4 (ora art. 4, comma 4 lett. b)</b>	<b>Non accolto</b>	Posta la sua non obbligatorietà, si ritiene che fra le conoscenze del SM debbano essere contemplati almeno i principi alla base del SeMS.

**Consultazione – Modulo commenti**

**Regolamento: Il Responsabile della sicurezza del gestore aeroportuale e del vettore aereo (Security Manager) Ed. 1 del 20/12/2024**

**Nota: nella griglia sono riportati gli articoli del testo analizzato così come indicati dai soggetti interessati, con la relativa riattualizzazione a seguito di modifica del Regolamento.**

51	Assaeroporti	Art. 6 (ora art. 5)	7	Al fine di sgombrare il campo da future incertezze applicative, si ritiene che la previsione di cui all'art. 6 punto 6 debba essere intesa nel senso che, ferma la salvaguardia della funzione di soggetto responsabile di assicurare il rispetto delle normative vigenti propria del SM, rientri nell'autonomia organizzativa del gestore aeroportuale e, quindi, non nella figura del SM, quello di procedere agli adempimenti richiesti al fine garantire la continuità operativa in conformità al rapporto concessorio in essere.		<b>Accolto</b>	Il testo del comma 8 dell'art. 5 è stato riformulato come segue: "Il gestore, negli aeroporti con traffico annuo superiore ai 5 milioni di passeggeri, deve dotare il Security Manager di una struttura organizzativa e di risorse umane (uno o più deputy) tali da garantire la continuità operativa in ambito di security aeroportuale".
52	SO.G.E.A.P. S.p.A.	Art. 6, comma 1 (ora art. 5, comma 1)	7	Il security manager è il responsabile della security Aeroportuale e costituisce la figura di riferimento per la Direzione Aeroportuale competente, nonché per tutti i soggetti e/o Enti operanti in aeroporto. Il security manager è individuato nell'ambito del management aziendale del gestore aeroportuale	Il punto 1 dell'art. 6 andrebbe leggermente migliorato con specifico riferimento al ruolo della Polizia di Frontiera nell'ambito della Security Aeroportuale.  In altri termini andrebbe ben definito il contenuto della funzione di supervisione, quale attività di mera verifica nell'ambito delle scelte operative e procedurali stabilite con il PSA, senza possibilità di sovrapposizione alle funzioni del Security Manager, se non per motivi di ordine e sicurezza pubblica, in cui la Polizia assume la direzione sulla base di riferimenti normative che non sono il PNS	<b>Non accolto</b>	Le competenze in materia sono già chiaramente ripartite in via normativa nel Programma di Sicurezza dell'Aeroporto - PSA e nel Programma Nazionale per la Sicurezza - PNS, entrambi redatti in accordo con la Polizia di Stato.
53	Aeroporti 2030	Art. 6, comma 1 (ora art. 5, comma 1)	7	La definizione "nell'ambito del management aziendale" è generica. Sarebbe preferibile utilizzare una formula che, indipendentemente dalla connotazione del grado, faccia riferimento alle prerogative della posizione.	La posizione del Security Manager deve essere connotata da autonomia decisionale, di spesa e di rappresentatività all'esterno, nonché di adeguata struttura alle dipendenze, in grado di assolvere alle funzioni richieste dal presente Regolamento.	<b>Notato</b>	Quanto suggerito è già esplicitato nello stesso art. 5, nonché negli artt. 3 e 4 del Regolamento.
54	Aeroporti 2030	Art. 6, comma 2 (ora art. 5, comma 2)	7	Analogamente a quanto previsto nella circolare, la possibilità di assicurare il corretto svolgimento delle operazioni per i capitoli 6, 8, 9 e 11 del Reg. 2015/1998 deve essere limitata alle parti di competenza. Diversamente andrebbe chiarito il limite di responsabilità con le altre figure competenti in termini di security indicate dal predetto Regolamento e dal PNS, spesso appartenenti a organizzazioni diverse dal Gestore. In particolare, per quanto concerne il cap. 6 si evidenzia come in taluni aeroporti l'attività di gestione merci e posta sia completamente demandata a soggetti terzi ed in aree subconcesse, certificati da ENAC e sui quali, il SM non ha alcun tipo di responsabilità/controllo.		<b>Accolto</b>	Il testo riportava "per le parti applicabili", proprio intendendo con queste le parti di competenza.  A maggior chiarimento, è stata ripristinata l'espressione "per le parti di competenza".
55	Nome del soggetto non riportato in accordo alla normativa privacy	Art. 5, comma 3 (ora art. 6, comma 3)	10	cosa significa visibilità della normativa? Deve essere a conoscenza? Perché l'accessibilità alla normativa classificata è già prevista e regolata all'art. 2		<b>Notato</b>	All'art. 5, comma 5, è stata aggiunta la locuzione "Ai sensi dell'art. 3 del presente Regolamento [...]" Si ritiene che il riferimento all'art. 3 fornisca il chiarimento sul significato di visibilità oggetto del presente commento.
56	Aeroporti 2030	Art. 6, comma 4	10	Nel Regolamento in questione, tra i compiti del SM, non viene fatto cenno al ruolo di supervisione collegato alla cybersecurity, così come invece sembrerebbe indicato nel Regolamento di Esecuzione	Dopo la lettera l), inserire la seguente lettera: "m) individuare, di concerto con i dipartimenti aziendali ICT e il responsabile NIS	<b>Accolto</b>	È stato inserito il testo proposto.

## Consultazione – Modulo commenti

**Regolamento:** Il Responsabile della sicurezza del gestore aeroportuale e del vettore aereo (Security Manager) Ed. 1 del 20/12/2024

**Nota: nella griglia sono riportati gli articoli del testo analizzato così come indicati dai soggetti interessati, con la relativa riattualizzazione a seguito di modifica del Regolamento.**

				<p>2019/1583 e nota della Direzione Regolazione Security ENAC-PROT-19/10/2021-0119412-P.</p> <p>Si suggerisce pertanto di realizzare una specifica previsione che consenta una gestione olistica della Sicurezza aeroportuale, fatte salve le specifiche competenze ICT e del Responsabile NIS, ove presente.</p> <p>In linea con il commento n. 31, si segnala che tra i compiti del SM andrebbe aggiunto anche quello di segnalare le gravi non-conformità rilevate alla direzione territoriale Enac per la conseguente adozione dei provvedimenti sanzionatori.</p>	<p>ove individuato le misure di prevenzione dagli attacchi cibernetici in campo aeroportuale”.</p> <p>Dopo la lettera m), inserire la seguente lettera: “n) segnalare tempestivamente alla Direzione territoriale Enac le gravi inosservanze alla normativa security per l’adozione dei conseguenti provvedimenti sanzionatori”.</p>	<p><b>Non accolto</b></p>	<p>La proposta risulta già soddisfatta dalla normativa vigente.</p>
57	Aeroporti 2030	Art. 6, comma 4, lett. c) (ora art. 5, comma 6, lett. c)	8	<p>Andrebbero chiariti ruolo, competenze e conoscenze delle quali devono essere in possesso gli “auditor” incaricati di svolgere attività di controllo di qualità a supporto del SM, chiarendo anche se gli stessi possano essere esterni, purché in possesso delle predette qualifiche e competenze.</p> <p>Si potrebbe, ad esempio, fare riferimento al possesso della qualifica di istruttore certificato e/o partecipazione a corsi specifici in tema di gestione audit.</p> <p>Considerata la peculiare tipologia di attività da svolgere, andrebbero chiariti limiti, rapporti e poteri esercitabili eventualmente anche verso soggetti esterni, soprattutto con riferimento alle responsabilità delineate in capo al SM.</p> <p>In tal senso, con specifico riferimento al potere sanzionatorio applicabile nei confronti dei soggetti esterni, si rimanda a quanto indicato al precedente commento n. 31.</p>		<p><b>Notato</b></p>	<p>La nuova versione della lett. c) ricomprende il riferimento al Programma Nazionale Controllo di Qualità - PNCQ.</p>
58	Nome del soggetto non riportato in accordo alla normativa privacy	Art. 6, comma 4, lett. d) (ora art. 5, comma 6, lett. d)	8	FUNZIONARIO è un termine che non viene usato nelle organizzazioni private		<p><b>Accolto</b></p>	<p>Il termine è stato sostituito con “soggetti”.</p>
59	Aeroporti 2030	Art. 6, comma 4, lett. f) e g) (ora art. 5, comma 6, lett. f)	8	<p>Andrebbe chiarito cosa si intende per “sistemi di sicurezza” e soprattutto limiti e definizione di ruoli e responsabilità con le “altre funzioni aziendali eventualmente competenti”.</p> <p>Considerata la specificità tecnica, la lettera f) andrebbe sostituita come meglio indicato a latere.</p> <p>Andrebbe altresì chiarito come, stando all’indicazione per la quale il SM fornisce “pareri per la realizzazione/miglioramento su controllo del perimetro, videosorveglianza e controllo bagagli”, in capo a chi siano allocate le responsabilità, ovvero se la responsabilità realizzativa (realizzazione/miglioramento) sia in capo a strutture diverse, mentre il funzionamento (vedi lettera f)) sia in capo al SM (o specifiche strutture tecniche dedicate).</p> <p>Anche in tal caso, tenuto conto delle peculiarità tecniche di tali sistemi, per la definizione della corretta scansione operativa e</p>	<p>Si propone di sostituire la lettera f) come segue: “vigilare che le funzioni competenti, interne ed esterne, assicurino il corretto funzionamento delle attrezzature e dei sistemi di sicurezza”</p>	<p><b>Parzialmente accolto</b></p>	<p>La precedente lett. g), in tema di pareri, è stata espunta. La lett. f) è stata modificata come segue: <i>“f. assicurare il corretto funzionamento dei sistemi e delle attrezzature di sicurezza impiegati, così come definiti dalla normativa vigente”.</i></p>

## Consultazione – Modulo commenti

**Regolamento:** Il Responsabile della sicurezza del gestore aeroportuale e del vettore aereo (Security Manager) Ed. 1 del 20/12/2024

**Nota: nella griglia sono riportati gli articoli del testo analizzato così come indicati dai soggetti interessati, con la relativa riattualizzazione a seguito di modifica del Regolamento.**

				individuazione delle responsabilità, si rimanda al precedente commento n. 31.			
60	Aeroporti 2030	Art. 6, comma 4, lett. h) (ora art. 5, comma 6, lett. g)	9	Oltre alla già citata problematica del coordinamento e individuazione delle "strutture competenti" di cui al precedente punto 12, sarebbe opportuno chiarire, alla luce del testo del documento, se la "supervisione delle attività di rilascio e gestione del tesseramento aeroportuale", indichi la previsione (auspicabile alla luce dei volumi e della delicatezza della materia trattata) di un responsabile di ufficio tesseramento con connessa esplicazione delle responsabilità ai vari livelli.		<b>Notato</b>	A prescindere dalla presenza di un ufficio preposto al rilascio dei tesserini aeroportuali, il SM è comunque responsabile del tesseramento.
61	<i>Nome del soggetto non riportato in accordo alla normativa privacy</i>	Art. 5, comma 4, lettera g) (ora art. 5, comma 6)	8	un ruolo meramente consultivo non è compatibile con le responsabilità assegnate		<b>Accolto</b>	La precedente lett. g), in tema di pareri, è stata espunta.
62	<i>Nome del soggetto non riportato in accordo alla normativa privacy</i>	Art. 5, comma 4, lettera k) (ora art. 5, comma 6)	8	su un aeroporto è verosimile che i SM dei vettori siano più di uno		<b>Notato</b>	
63	<i>Nome del soggetto non riportato in accordo alla normativa privacy</i>	Art. 6, comma 5 (ora art. 5, commi 7-8)	9	Le norme di Security devono essere attuate da TUTTI gli Aeroporti CERTIFICATI, per cui non è pensabile che se in caso di Passeggeri sotto i 5 milioni il Security manager possa fare anche altre attività o abbia responsabilità diverse. Per aeroporti "piccoli" prendere il dato del PNS per la configurazione dei varchi "ridotti" e cioè 200.000 pax/anno.	Sostituire "ai 5 milioni" con "a 200.000"	<b>Non accolto</b>	Si premette che il Regolamento attuale prevede la presenza del SM presso tutti gli aeroporti commerciali. Tuttavia, si è ritenuto che negli aeroporti con volumi di traffico più ridotti, sia possibile consentire una organizzazione della gestione aeroportuale che non impatti in modo eccessivo sulle capacità economiche dei gestori. Pertanto, in tali realtà, si è ritenuto possibile prevedere l'ipotesi di accorpamento delle competenze del SM che, tuttavia, deve essere accettata dall'Ente.  Resta fermo comunque l'obbligo di assicurare tutte le norme security in tutti gli aeroporti, a prescindere dal volume di traffico.
64	<i>Nome del soggetto non riportato in accordo alla normativa privacy</i>	Art. 6, comma 5 (ora art. 5, commi 7-8)	9	Le norme di Security devono essere attuate da TUTTI gli Aeroporti CERTIFICATI, per cui non è pensabile che se in caso di Passeggeri sotto i 5 milioni il Security manager possa fare anche altre attività o abbia responsabilità diverse. Se necessario QUALSIASI ORGANIZZAZIONE può richiedere la modifica ad Enac.	Cancellare il requisito " e con numero di passeggeri annuo inferiore a 5 milioni..."	<b>Non accolto</b>	Si premette che il Regolamento prevede la presenza del SM presso tutti gli aeroporti commerciali. Tuttavia, si è ritenuto che negli aeroporti con volumi di traffico più ridotti, sia possibile consentire una organizzazione della gestione aeroportuale che non impatti in modo eccessivo sulle capacità economiche dei gestori. Pertanto, in tali realtà, si può prevedere l'ipotesi di accorpamento delle competenze con quelle del SM che, tuttavia, deve essere accettata dall'Ente. Al riguardo, si precisa che solo il gestore può richiedere ad ENAC tale diversa organizzazione, e non altri soggetti.  Resta fermo comunque l'obbligo di assicurare tutte le norme security in tutti gli aeroporti, a prescindere dal volume di traffico.
65	<i>Nome del soggetto non riportato in accordo alla normativa privacy</i>	Art. 6, comma 6 (ora art. 5, commi 7-8)	9	Stessi motivi di cui all'osservazione n. 64.	Sostituire "ai 5 milioni" con "a 200.000"	<b>Non accolto</b>	Si premette che il Regolamento prevede la presenza del SM presso tutti gli aeroporti commerciali. Tuttavia, si è ritenuto che negli aeroporti con volumi di traffico più ridotti, sia possibile consentire una organizzazione della gestione aeroportuale che non impatti in modo eccessivo sulle capacità economiche dei gestori. Pertanto, in tali realtà, si può prevedere l'ipotesi di accorpamento delle competenze con quelle del SM che, tuttavia, deve essere accettata dall'Ente. Al riguardo, si precisa che solo il gestore può richiedere ad ENAC tale diversa organizzazione, e non altri soggetti.  Resta fermo comunque l'obbligo di assicurare tutte le norme security in tutti gli aeroporti, a prescindere dal volume di traffico.

## Consultazione – Modulo commenti

**Regolamento: Il Responsabile della sicurezza del gestore aeroportuale e del vettore aereo (Security Manager) Ed. 1 del 20/12/2024**

**Nota: nella griglia sono riportati gli articoli del testo analizzato così come indicati dai soggetti interessati, con la relativa riattualizzazione a seguito di modifica del Regolamento.**

66	<i>Nome del soggetto non riportato in accordo alla normativa privacy</i>	Art. 6, comma 6 (ora art. 5, commi 7-8)	9	Con l'introduzione del Concetto di "MAN POWER PLAN" non è necessario porre un limite con numero di passeggeri	6. Il Security Manager deve dimostrare con un "MAN POWER PLAN" di disporre di una organizzazione e di risorse umane tali da supportarlo nel garantire la continuità operativa in ambito di security aeroportuale.	<b>Notato</b>	Il gestore, negli aeroporti con traffico annuo superiore ai 5 milioni di passeggeri, deve dotare il Security Manager di una struttura organizzativa e di risorse umane (uno o più deputy) tali da garantire la continuità operativa in ambito di security aeroportuale. Resta fermo che il SM, in tutti gli aeroporti, deve avere una struttura organizzativa adeguata.
67	<i>Nome del soggetto non riportato in accordo alla normativa privacy</i>	Artt. 6 e 7 (ora art. 4)	6	La formazione prevista per I Security Manager di Aeroporti e Vettori NON è coerente con il regolamento sulla Formazione A12 in consultazione. Nello specifico: il Security manager Aeroportuale dovrebbe fare anche A 6-7-8 e 10 (Forniture di Aeroporto) perché in Aeroporto lui deve controllare l'aderenza alle norme di tutti i soggetti, incluso il Vettore ed I Fornitori; il Security Manager del Vettore deve includere A6-7-8 (perché di responsabilità del vettore, A15 troppo scarso per un Security Manager) e 10 (Proviste di Bordo)	O si cambia il Regolamento sulla formazione oppure il Regolamento sui Security Manager	<b>Notato</b>	Il Regolamento formazione e certificazione sarà modificato/integrato inserendo nei syllabus della Cat. A12 gli argomenti di pertinenza dei SM.
68	Aeroporti 2030	Art. 6, comma 7 (ora art. 12)	15	Occorre prevedere una normativa transitoria che indichi se gli attuali incarichi restano validi, ovvero specificare modalità e termini (minimo 1 anno) per l'adeguamento ai nuovi requisiti da parte dei SM già in funzione.		<b>Parzialmente accolto</b>	Il testo è stato così modificato: <i>"1. Il presente Regolamento entra in vigore 30 giorni dopo la pubblicazione sul sito istituzionale dell'Ente, ad eccezione delle disposizioni di cui all'art. 5, comma 2, la cui entrata in vigore è differita di sessanta giorni dalla pubblicazione.</i> <i>2. A decorrere dalla entrata in vigore del presente Regolamento, i requisiti di cui all'art. 4 si applicano alle nuove istanze di accettazione dei Security Manager del gestore aeroportuale e del vettore aereo".</i>
69	AEI - Associazione Elicotteristica Italiana	Art. 7 (ora art. 6)	10	Segnalazione refuso - Il comma 1 prescrive che: "Il Security Manager del <u>vettore aereo</u> [omissis .... È individuato nell'ambito del management aziendale <u>del gestore aeroportuale</u> . Tale affermazione pare contraddirsi.	Per correzione refuso.	<b>Accolto</b>	Refuso Modificato il testo come proposto.
70	AEI - Associazione Elicotteristica Italiana	Art. 7 (ora art. 6)	11	Il comma 6 prevede che la domanda per la proposta del SM sia "...corredato da evidenze documentali e da dichiarazioni, rese sempre a cura del <b>rappresentante legale</b> del <b>gestore</b> , che attestino il possesso dei requisiti di cui all'art. 5 del presente Regolamento". La dichiarazione di possesso dei requisiti dovrebbe essere firmata dal candidato. Inoltre, qualora non fosse accolta l'osservazione, si invita a sostituire la parola "gestore" con "operatore"	"...corredato da evidenze documentali e da dichiarazioni, rese a cura del <b>candidato SM</b> , che attestino il possesso dei requisiti di cui all'art. 5 del presente Regolamento".	<b>Parzialmente accolto</b>	Modificato il testo del comma 6 dell'art. 6 come segue: da "[...] a cura del rappresentante legale del gestore" a "[...] a cura del rappresentante legale del vettore [...]".
71	Leader S.r.l.	Art. 7, comma 1 (ora art. 6)	10	Refuso	[...] del <b>gestore aeroportuale</b> vettore aereo	<b>Accolto</b>	Modificato il testo come proposto.
72	Vettore Aereo AIR DOLOMITI S.p.A.-L.A.R.E.	Art.7, comma 1 (ora art. 6)	10	Poiché il Security Programme del Vettore aereo deve includere oltre alle disposizioni del Regolamento UE di aviation security e del PNS anche metodi e procedure richieste dallo Stato membro a partire dal quale esso opera, oltre ad essere una figura di riferimento per l'Organizzazione del Vettore Aereo (piuttosto che per i soggetti terzi che erogano servizi per il vettore aereo) è anche il riferimento per le Autorità degli Stati da cui opera. Diversamente da quanto riportato al punto 1 dell'art.7 del Regolamento ENAC, il Security Manager del Vettore Aereo è individuato nell'ambito del management aziendale del Vettore aereo (non del Gestore aeroportuale....).	1. Il Security Manager del vettore aereo è la figura di riferimento locale e nazionale per l'Organizzazione del Vettore Aereo e per le Autorità degli Stati da cui opera. <del>per i soggetti terzi che erogano servizi per il vettore aereo stesse</del> . È individuato nell'ambito del management aziendale del Vettore Aereo <b>gestore aeroportuale</b> .	<b>Accolto</b>	Modificato il testo come proposto.

**Consultazione – Modulo commenti**

**Regolamento: Il Responsabile della sicurezza del gestore aeroportuale e del vettore aereo (Security Manager) Ed. 1 del 20/12/2024**

**Nota: nella griglia sono riportati gli articoli del testo analizzato così come indicati dai soggetti interessati, con la relativa riattualizzazione a seguito di modifica del Regolamento.**

73	<i>Italia Trasporto Aereo</i>	Art. 7, comma 4, lett. c) (ora art. 6, comma 4, lett. c)	11	Non sempre il SM predisponde il Programma di Formazione Security, pertanto occorrerebbe prevedere che collabora con le altre figure aziendali eventualmente investite di responsabilità alla stesura e aggiornamento del Programma di Formazione Security.	è responsabile della stesura e dell'aggiornamento del Programma di Formazione sulla Security per il personale del vettore aereo, se non già inserito nel Programma di Sicurezza, ovvero collabora alla stesura e all'aggiornamento del medesimo Programma qualora la relativa responsabilità sia affidata, dal gestore o dal vettore aereo, ad altre figure aziendali	<b>Accolto</b>	Modificato il testo come proposto.
74	<i>NEOS S.p.A.</i>	Art. 7, comma 4, lett. g) (ora art. 6)	10	Eliminare autonomia di spesa	g. utilizza, <del>nell'ambito della sua autonomia di spesa</del> , il budget a questi assegnato per fare fronte alle esigenze da questi rilevate, nonché per il rientro delle non conformità rilevate entro i termini indicati dall'Autorità, ovvero segnalare la necessità di intervento all'Accountable Manager per i seguiti di competenza.	<b>Parzialmente accolto</b>	Il budget è stato eliminato per il SM del vettore aereo.
75	<i>Italia Trasporto Aereo</i>	Art. 7, comma 4, lett. g) (ora art. 6)	10	Eliminare il riferimento all'autonomia di spesa.	utilizza, <del>nell'ambito della sua autonomia di spesa</del> , il budget a questi assegnato per fare fronte alle esigenze da questi rilevate, nonché per il rientro delle non conformità rilevate entro i termini indicati dall'Autorità, ovvero segnalare la necessità di intervento all'Accountable Manager per i seguiti di competenza.	<b>Parzialmente accolto</b>	Il budget è stato eliminato per il SM del vettore aereo.
76	<i>Italia Trasporto Aereo</i>	Art. 7, comma 6 (ora art. 6, comma 6)	11	Errato riferimento al rappresentante legale del gestore.	La proposta dovrà essere corredata da evidenze documentali e da dichiarazioni, rese sempre a cura del rappresentante legale del gestore vettore aereo.	<b>Accolto</b>	Refuso.
77	<i>Vettore Aereo AIR DOLOMITI S.p.A.- L.A.R.E.</i>	Art.7, comma 6 (ora art. 6, comma 6)	11	Sostituire "rappresentante legale del gestore" con "rappresentante legale del Vettore Aereo.	6. Ai fini dell'accettazione del Security Manager, il vettore aereo deve inviare la proposta di incarico, previa sottoscrizione del legale rappresentante e/o dell'Accountable Manager della Società medesima, all'ENAC – Direzione Security. La proposta dovrà essere corredata da evidenze documentali e da dichiarazioni, rese sempre a cura del rappresentante legale del gestore-Vettore Aereo , che attestino il possesso dei requisiti di cui all'art. 5 del presente Regolamento. La predetta Direzione procederà all'accettazione del candidato proposto a seguito di valutazione della documentazione pervenuta.	<b>Accolto</b>	Modificato il testo come proposto.

## Consultazione – Modulo commenti

**Regolamento:** Il Responsabile della sicurezza del gestore aeroportuale e del vettore aereo (Security Manager) Ed. 1 del 20/12/2024

**Nota: nella griglia sono riportati gli articoli del testo analizzato così come indicati dai soggetti interessati, con la relativa riattualizzazione a seguito di modifica del Regolamento.**

					Ove ritenuto opportuno, ai fini della valutazione il candidato potrà essere convocato per sostenere un colloquio di fronte ad una Commissione di valutazione appositamente costituita.		
78	<i>Nome del soggetto non riportato in accordo alla normativa privacy</i>	Artt. 8-9-10 (ora artt. 7-10)	12	È mio parere che vadano classificati sin da questo manuale i rilievi che potrebbe fare l'Ente in fase di ispezione, specificando se si trattino di osservazioni, non conformità lievi o gravi. Questo perché la responsabilità e le conseguenze che subisce direttamente il Security Manager sono particolarmente alte ed è corretto che sia chiaro anche "il grado" di rischio in cui incorra il Security manager (sanzioni pecuniarie, sospensioni, revoca).		<b>Notato</b>	Il commento proposto non appare pertinente rispetto all'oggetto del presente Regolamento. Il tema delle classificazioni è disciplinato in altra normativa del settore security.
79	<i>Nome del soggetto non riportato in accordo alla normativa privacy</i>	Artt. 8-9-10 (ora artt. 7-10)	12	Considerando che il Security manager può incorrere a sanzione pecunaria, sospensione o revoca, è giusto pensare una tutela per la persona e la sua famiglia.  Perciò, è mia proposta far stipulare all'azienda d'appartenenza del security manager, un'assicurazione professionale obbligatoria che copra i possibili rischi professionali.		<b>Notato</b>	Il testo è stato modificato: infatti gli articoli che prevedevano sanzioni pecuniarie in capo al SM e/o AM sono stati sostituiti dalla previsione secondo cui i destinatari delle sanzioni di cui all'art. 1174 cod. nav. sono il gestore aeroportuale e/o il vettore aereo.  Infine, permangono le altre ipotesi sanzionatorie non pecuniarie previste per il SM.
80	<i>Leader S.r.l.</i>	Art. 8, comma 2 (ora art. 7, comma 2)	12	Non conformità ed inadempienze.	Nell'ottica dell'armonizzazione con il Reg. EU 965/2012 e SS.MM.II. (EASA AIR-OPS) si suggerisce integrazione e/o rimodulazione del paragrafo con i contenuti in ARO.GEN.350 <i>Findings and corrective actions – organisations</i> in particolare alle azioni relative ai finding di livello 1 e livello 2	<b>Non accolto</b>	L'attuale formulazione garantisce in ogni caso il rispetto della normativa europea ed internazionale.
81	<i>Italia Trasporto Aereo</i>	Art. 8, comma 2 (ora art. 7, comma 2)	12	L'azione amministrativa deve essere esercitata nei confronti del gestore/vettore, non del SM.	L'ENAC in caso di non conformità ed inadempienze di qualsiasi genere nell'esercizio delle funzioni del Security Manager, di mancate azioni nei tempi indicati atte a garantire la security, di violazioni del presente regolamento, di mancati aggiornamenti dei programmi di sicurezza e di formazione afferenti alla security aeroportuale e del vettore aereo agisce nel rispetto del principio di progressività dell'azione amministrativa nei confronti del Security Manager, ovvero del gestore aeroportuale o del vettore.	<b>Notato</b>	Il testo è stato modificato: infatti gli articoli che prevedevano sanzioni pecuniarie in capo al SM e/o AM sono stati sostituiti dalla previsione secondo cui i destinatari delle sanzioni di cui all'art. 1174 cod. nav. sono il gestore aeroportuale e/o il vettore aereo.  Infine, permangono le altre ipotesi sanzionatorie non pecuniarie previste per il SM.
82	<i>NEOS S.p.A.</i>	Art. 8, comma 2 (ora art. 7, comma 2)	12	Le sanzioni non dovrebbero essere emesse a nome di persone fisiche quali SM o AM, ma all'organizzazione.	2. L'ENAC in caso di non conformità ed inadempienze di qualsiasi genere nell'esercizio delle funzioni del Security Manager, di mancate azioni nei tempi indicati atte a garantire la security, di	<b>Accolto</b>	Il testo è già stato modificato: infatti gli articoli che prevedevano sanzioni pecuniarie in capo al SM e/o AM sono stati sostituiti dalla previsione secondo cui i destinatari delle sanzioni di cui all'art. 1174 cod. nav. sono il gestore aeroportuale e/o il vettore aereo.  Infine, permangono le altre ipotesi sanzionatorie non pecuniarie previste per il SM.

**Consultazione – Modulo commenti**

**Regolamento: Il Responsabile della sicurezza del gestore aeroportuale e del vettore aereo (Security Manager) Ed. 1 del 20/12/2024**

**Nota: nella griglia sono riportati gli articoli del testo analizzato così come indicati dai soggetti interessati, con la relativa riattualizzazione a seguito di modifica del Regolamento.**

					violazioni del presente regolamento, di mancati aggiornamenti dei programmi di sicurezza e di formazione afferenti alla security aeroportuale e del vettore aereo agisce nel rispetto del principio di progressività dell'azione amministrativa nei confronti del Security Manager, ovvero del gestore aeroportuale o del vettore		
83	Vettore Aereo AIR DOLOMITI S.p.A.-L.A.R.E.	Art. 8, comma 2 (ora art. 7, comma 2)	12	Come evidenziato nei commenti nn. 28 e 89, le sanzioni sono tipicamente assegnate alle Organizzazioni e non alle persone fisiche.  Si raccomanda di eliminare il rif.al Security Manager.	2. L'ENAC in caso di non conformità ed inadempienze di qualsiasi genere nell'esercizio delle funzioni del Security Manager, di mancate azioni nei tempi indicati atte a garantire la security, di violazioni del presente regolamento, di mancati aggiornamenti dei programmi di sicurezza e di formazione afferenti alla security aeroportuale e del vettore aereo agisce nel rispetto del principio di progressività dell'azione amministrativa nei confronti del Security Manager, ovvero del gestore aeroportuale o del vettore.	<b>Accolto</b>	Il testo è già stato modificato: infatti gli articoli che prevedevano sanzioni pecuniarie in capo al SM e/o AM sono stati sostituiti dalla previsione secondo cui i destinatari delle sanzioni di cui all'art. 1174 cod. nav. sono il gestore aeroportuale e/o il vettore aereo.  Infine, permangono le altre ipotesi sanzionatorie non pecuniarie previste per il SM.
84	Italia Trasporto Aereo	Art. 8, comma 4 (ora art. 7, comma 4)	12	Il comma andrebbe eliminato		<b>Non accolto</b>	La proposta non è supportata da alcuna motivazione.  Quelle richiamate sono ipotesi che devono essere contemplate in caso di particolari circostanze connotate da significativa gravità.
85	ENAC Servizi S.r.l.	Art. 9 (ora art. 8)	12	Sanzioni pecuniarie Il Reg. UE 18/2010 nel modificare il Reg. UE 300/2008 ha introdotto un allegato II (punto 2) <b>POTERI DELL'AUTORITÀ COMPETENTE</b> 2.1. Gli Stati membri conferiscono all'autorità competente i poteri necessari per controllare e far osservare tutte le prescrizioni del presente regolamento e delle sue misure di applicazione, compreso il potere di infliggere sanzioni ai sensi dell'articolo 21. L'autorità competente esercita le attività di controllo della conformità e dispone dei poteri necessari per imporre che ogni carenza identificata venga corretta nei tempi stabiliti. 2.3. È istituita una procedura graduale e proporzionata per gli interventi correttivi delle carenze e per le misure di esecuzione. Tale procedura comprende una successione di tappe che devono essere osservate fino alla completa correzione, tra le quali: a) consigli e raccomandazioni; b) diffida; c) ingiunzione; d) sanzioni amministrative e procedimenti giudiziari. L'autorità competente può omettere una o più di queste fasi, in particolare in presenza di una carenza seria o ripetuta.	Ripristinare quanto previsto nella SEC 08A art. 9, che comprende anche le sanzioni pecuniarie.	<b>Non accolto</b>	I principi di proporzionalità e gradualità della misura sanzionatoria sono già richiamati all'art. 7, comma 2 del presente Regolamento e sono contenuti anche nella normativa nazionale richiamata all'art. 8 del presente Regolamento (legge 24 novembre 1981, n. 689).

**Consultazione – Modulo commenti**

**Regolamento: Il Responsabile della sicurezza del gestore aeroportuale e del vettore aereo (Security Manager) Ed. 1 del 20/12/2024**

**Nota: nella griglia sono riportati gli articoli del testo analizzato così come indicati dai soggetti interessati, con la relativa riattualizzazione a seguito di modifica del Regolamento.**

86	NEOS S.p.A.	Art. 9 (ora art. 8)	12	Le sanzioni non dovrebbero essere emesse a nome di persone fisiche quali SM o AM, ma all'organizzazione	1. Fermo restando quanto previsto dall'art. 8, il Security Manager gestore aeroportuale / il vettore aereo è soggetto al pagamento delle sanzioni di cui all'art. 1174 del codice della navigazione, secondo le procedure di cui alla legge 24 novembre 1981, n. 689 e s.m.i. nei casi di:	<b>Accolto</b>	Il testo è già stato modificato: infatti gli articoli che prevedevano sanzioni pecuniarie in capo al SM e/o AM sono stati sostituiti dalla previsione secondo cui i destinatari delle sanzioni di cui all'art. 1174 cod. nav. sono il gestore aeroportuale e/o il vettore aereo. Infine, permangono le altre ipotesi sanzionatorie non pecuniarie previste per il SM.
87	Italia Trasporto Aereo	Art. 9 (ora art. 8)	12	La sanzione deve essere comminata al gestore/vettore aereo.	Fermo restando quanto previsto dall'art. 8, il Security Manager gestore aeroportuale e il vettore aereo sono soggetti al pagamento delle sanzioni di cui all'art. 1174 del codice della navigazione, secondo le procedure di cui alla legge 24 novembre 1981, n. 689 e s.m.i. nei casi di:	<b>Accolto</b>	Il testo è già stato modificato: infatti gli articoli che prevedevano sanzioni pecuniarie in capo al SM e/o AM sono stati sostituiti dalla previsione secondo cui i destinatari delle sanzioni di cui all'art. 1174 cod. nav. sono il gestore aeroportuale e/o il vettore aereo. Infine, permangono le altre ipotesi sanzionatorie non pecuniarie previste per il SM.
88	IATA	Art. 9, comma 1 (ora art. 8)	12	Security managers should not be held responsible for matters beyond their control. The delegation of responsibilities, as in any analogue system, should consider multiple factors before determining the appropriate sanctions, which under Article 1174 may be monetary in nature, but could also be administrative. Article 9 in its current wording appears to assume that sanctions for non-compliance with this circular are always monetary and payable by the security manager, without distinguishing whether the non-compliance is due to negligence on the part of the manager or accountable director, an unforeseen circumstance or even a systemic failure within the organisation itself	Without prejudice to the provisions of art. 8, the Security Manager airport operator / air carrier is subject to the sanctions payment of the penalties referred to in art. 1174 of the Navigation Code, according to the procedures set out in Law 24 November 1981, n. 689 and subsequent amendments in the cases of:  Fermo restando quanto previsto dall'art.8, il Security Manager, la società di gestione aeroportuale/il vettore aereo è soggetto al pagamento delle sanzioni di cui all'art. 1174 del Codice della Navigazione, secondo le procedure di cui alla legge 24 novembre 1981, n. 689 e s.m. nei casi di:	<b>Accolto</b>	Il testo è già stato modificato: infatti gli articoli che prevedevano sanzioni pecuniarie in capo al SM e/o AM sono stati sostituiti dalla previsione secondo cui i destinatari delle sanzioni di cui all'art. 1174 cod. nav. sono il gestore aeroportuale e/o il vettore aereo. Infine, permangono le altre ipotesi sanzionatorie non pecuniarie previste per il SM.
89	Vettore Aereo AIR DOLOMITI S.p.A.- L.A.R.E.	Art.9, comma 1 (ora art. 8)	12	Come già evidenziato nei commenti 28 e 83, le sanzioni sono tipicamente assegnate alle Organizzazioni e non alle persone fisiche.  In aggiunta poi a quanto già riportato nel commento n. 5.  Per alcuni dei casi di cui alla bozza di Regolamento ENAC sul Security Manager è prevista una sanzione pecunaria, se il fatto non costituisce reato, di cui all'art.1174 del CdN, sembrerebbero non costituire una violazione ad una disposizione di legge o di regolamento in materia di polizia degli aeroporti come ad es.:  • Inadempienze che compromettano la regolarità, la sicurezza del servizio svolto o che danneggiano o intralciano le attività degli altri operatori e dei passeggeri presenti sullo scalo □ si raccomanda definire prima il processo di analisi oggettivo per definire quali siano le eventuali inadempienze richiamate in tale	Eliminare art. 9, comma 1  Oppure valutare e stabilire nel dettaglio l'efficacia e proporzionalità dei casi per i quali sono applicabili le sanzioni di cui all'art. 1174 del CdN.	<b>Parzialmente accolto</b>  <b>Notato</b>	Il testo è già stato modificato: infatti gli articoli che prevedevano sanzioni pecuniarie in capo al SM e/o AM sono stati sostituiti dalla previsione secondo cui i destinatari delle sanzioni di cui all'art. 1174 cod. nav. sono il gestore aeroportuale e/o il vettore aereo.  Infine, permangono le altre ipotesi sanzionatorie non pecuniarie previste per il SM.

## Consultazione – Modulo commenti

**Regolamento:** Il Responsabile della sicurezza del gestore aeroportuale e del vettore aereo (Security Manager) Ed. 1 del 20/12/2024

**Nota: nella griglia sono riportati gli articoli del testo analizzato così come indicati dai soggetti interessati, con la relativa riattualizzazione a seguito di modifica del Regolamento.**

			<p>punto della normativa e quindi valutare se la sanzione è applicabile</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• mancata segnalazione e informativa ad ENAC e al Gestore aeroportuale /Vettore aereo circa variazioni dei propri requisiti ovvero di eventi di security che hanno comportato significativo impatto operativo <i>in aggiunta alla segnalazione obbligatoria di alcuni eventi come da Regolamento (UE) n. 376/2014+Regolamento (UE) n. 2015/1018+ENAC ITO 2024/01-GEN, ENAC che potrebbe tuttavia essere in capo ad altre figure manageriali delle Organizzazioni (trattandosi di normativa «safety»), in assenza di ulteriori specifici dettagli da parte di ENAC Security su quali sono le variazioni dei propri requisiti da riportare ovvero di ulteriori eventi di security che hanno comportato significativo impatto operativo da notificare detto punto del Regolamento sembrerebbe non poter costituire una violazione un ad un provvedimento in materia di polizia degli aeroporti</i></li> <li>• mancato aggiornamento dei Programmi di sicurezza e di formazione <i>non sembra costituire una violazione ad un provvedimento in materia di polizia degli aeroporti, ma piuttosto un mancato assolvimento dei compiti propri del Security Manager.</i></li> </ul> <p>mancata attuazione delle misure correttive da porre in essere per il rientro di non conformità rilevate da ENAC.--&gt; non sembra costituire una violazione ad un provvedimento in materia di polizia degli aeroporti, ma piuttosto un mancato assolvimento dei compiti propri del Security Manager.</p>		
90	Nome del soggetto non riportato in accordo alla normativa privacy	Art. 9, comma 1 (ora art. 8)	12	Stessi motivi del commento n. 32.	<p>Nuova norma: “Fermo restando quanto previsto dall'art. 8, il Security Manager è soggetto al pagamento delle sanzioni di cui all'art. 1174 del codice della navigazione, con l'AM/CEO che risponde in solido”.</p>
91	Leader S.r.l.	Art. 9, comma 1, lett. e) (ora art. 8, comma 1, lett. e)	13	<p>Sanzione pecuniaria a seguito di mancato aggiornamento dei Programmi di sicurezza e di formazione. A meno di carenze gravi, secondo la scrivente il mancato aggiornamento dei Programmi di sicurezza e di formazione è soggetto a procedura di non conformità in accordo all'art.8 e non a sanzione pecuniaria.</p>	<p>e) gravi carenze riscontrate negli aggiornamenti dei programmi di sicurezza e di formazione.</p>

**Consultazione – Modulo commenti**

**Regolamento: Il Responsabile della sicurezza del gestore aeroportuale e del vettore aereo (Security Manager) Ed. 1 del 20/12/2024**

**Nota: nella griglia sono riportati gli articoli del testo analizzato così come indicati dai soggetti interessati, con la relativa riattualizzazione a seguito di modifica del Regolamento.**

92	Assaeroporti	Artt. 9-10-11 (ora 8-10)	12	<p>Pur in assenza di sopravvenuta normativa europea e/o nazionale in materia, la Bozza innova la disciplina vigente, introducendo, negli art. da 9 a 11, un nuovo e più ampio sistema sanzionatorio in capo ai SM.</p> <p>Si ricorda che già nel 2021 Assaeroporti aveva fornito numerose argomentazioni in ordine all'allora proposta di introdurre sanzioni personali per i SM. Proposta che, in accoglimento delle osservazioni formulate, era stata da ultimo espunta dal testo finale (v. punto 1, par. da 1 a 5 della lettera accompagnatoria). La previsione (re)introdotta nella Bozza contrasta quindi con le stesse scelte operate dall'Ente stesso, con evidente contraddittorietà.</p> <p>L'approccio sanzionatorio-repressivo proposto si pone inoltre in evidente antinomia con il concetto di "Just Culture" che permea l'intero sistema della sicurezza nel trasporto aereo (v. punto 1 par. 6 e 7 della lettera accompagnatoria).</p> <p>Fermo quanto sopra, l'impianto sanzionatorio proposto presenta diversi profili di dubbia legittimità (v. punto 1, par. da 9 a 16 della lettera accompagnatoria). Tra questi: i) l'art. 9, nel richiamare l'art. 1174 cod. nav., tenta di definire (nonché ampliare) il precezzo normativo, in violazione dello stesso e del più generale divieto di applicazione/interpretazione estensiva delle previsioni sfavorevoli al destinatario; ii) l'attribuzione a priori al SM della responsabilità di tutte le eventuali violazioni delle norme di sicurezza compiute in ambito aeroportuale, senza alcuna ipotesi di esonero, appare ingiustificata, oltre che irragionevole; iii) la fatispecie secondo cui ENAC può sospendere immediatamente e senza contraddirittorio il SM risultato caratterizzata da assoluta genericità e rimette alla completa discrezionalità dell'Ente di determinare ex post le situazioni generative di interventi in autotutela; iv) il precezzo sanzionatorio amministrativo introdotto è caratterizzato da una eccessiva indeterminatezza, in contrasto con il principio di tipizzazione della sanzione.</p> <p>Non risulta altresì disciplinato compiutamente il procedimento di contestazione e applicazione delle sanzioni, non ritenendosi esaustivo il mero richiamo alla l. 241/90. Inoltre, nelle ipotesi di sospensione e revoca, non si chiarisce se il soggetto sanzionato possa continuare o meno a svolgere le proprie funzioni sino alla nomina di una nuova figura professionale, ovvero chi, nelle more della nuova individuazione, debba assumere la qualifica di SM.</p> <p>Per quanto sopra esposto, si ritiene necessario un totale ripensamento dell'assetto sanzionatorio proposto nella Bozza, prevedendo eventuali sanzioni solo in capo alle società di gestione, in virtù del rapporto concessorio che lega le stesse con l'Autorità, e non in capo alla persona fisica del SM.</p>	Conferma della disciplina vigente di cui alla Circolare ENAC SEC-08A	<b>Accolto</b>	<p>Il testo è già stato modificato: infatti gli articoli che prevedevano sanzioni pecuniarie in capo ai SM e/o AM sono stati sostituiti dalla previsione secondo cui i destinatari delle sanzioni di cui all'art. 1174 cod. nav. sono il gestore aeroportuale e/o il vettore aereo.</p> <p>Infine, permangono le altre ipotesi sanzionatorie non pecuniarie previste per il SM.</p> <p>Sono stati inseriti i commi 6, all'art. 9, e 4, all'art. 10, per cui la nuova formulazione prevede che in caso di sospensione/revoca del Security Manager le sue funzioni sono temporaneamente attribuite al deputy, ove presente, ovvero alla figura aziendale in possesso dei poteri necessari a garantire il mantenimento dei previsti livelli di security.</p>
93	AEI - Associazione Elicotteristica Italiana	Artt. 9-10-11 (ora 8-10)	12	<p>L'approccio sanzionatorio introdotto nella bozza di Regolamento non sembra allineato, in via generale, al principio della "Just Culture", che prevede che gli operatori non siano puniti per errori legati alla loro esperienza e formazione, ma non tollera negligenza grave o azioni intenzionali.</p> <p>La bozza, invece, sembra introdurre una responsabilità oggettiva per i SM, rischiando di minare la loro operatività e scoraggiare la segnalazione di problemi. Si propone, quindi, di eliminare il sistema sanzionatorio individuale per i SM, prevedendo eventuali sanzioni solo per le società, che potrebbero poi rivalersi sui dipendenti in caso di negligenza o dolo.</p>	<p>Si propone di valutare l'integrale cancellazione dell'art.9 "sanzioni pecuniarie" e disciplinare con maggior dettaglio il procedimento di contestazione e applicazione delle sanzioni di cui agli artt. 10 e 11.</p>	<b>Parzialmente accolto</b>	<p>Il testo è già stato modificato: infatti gli articoli che prevedevano sanzioni pecuniarie in capo ai SM e/o AM sono stati sostituiti dalla previsione secondo cui i destinatari delle sanzioni di cui all'art. 1174 cod. nav. sono il gestore aeroportuale e/o il vettore aereo.</p> <p>Infine, permangono le altre ipotesi sanzionatorie non pecuniarie previste per il SM.</p>

## Consultazione – Modulo commenti

**Regolamento:** Il Responsabile della sicurezza del gestore aeroportuale e del vettore aereo (Security Manager) Ed. 1 del 20/12/2024

**Nota: nella griglia sono riportati gli articoli del testo analizzato così come indicati dai soggetti interessati, con la relativa riattualizzazione a seguito di modifica del Regolamento.**

94	AEI - Associazione Elicotteristica Italiana	Art. 10 (ora art. 9)	13	Non si comprende quale organismo sia preposto alla sorveglianza sulla permanenza dei requisiti del SM (se l'Autorità stessa, e con quali modalità/periodicità, o se tale sorveglianza di compliance sia demandata alla struttura Compliance Monitoring dell'Operatore) e sul suo operato.	Valutare di aggiungere, al comma 1, le informazioni di cui al commento.	<b>Non accolto</b>	L'organismo preposto alla sorveglianza è l'ENAC, il quale provvede mediante verifiche condotte sulla base delle proprie strutture interne o di segnalazioni o al verificarsi di eventi che incidono sulla Aviation Security.
95	Italia Trasporto Aereo	Art. 10, commi 2 e 3 (ora art. 9)	13	I due commi andrebbero rimossi.		<b>Notato</b>	La proposta non è supportata da alcuna motivazione. Sono stati espunti dai commi i riferimenti alla sanzione pecuniaria in capo al SM del gestore e del vettore aereo.
96	Vettore Aereo AIR DOLOMITI S.p.A.- L.A.R.E.	Art.10, commi 2 e 3 (ora art. 9)	13	Visti i commenti nn. 28 e 89 per quel che concerne le sanzioni pecuniarie, eliminare il comma 2 e 3.	Eliminare art.10, comma 2 e 3	<b>Parzialmente accolto</b>	Il testo è già stato modificato: infatti gli articoli che prevedevano sanzioni pecuniarie in capo al SM e/o AM sono stati sostituiti dalla previsione secondo cui i destinatari delle sanzioni di cui all'art. 1174 cod. nav. sono il gestore aeroportuale e/o il vettore aereo. Infine, permangono le altre ipotesi sanzionatorie non pecuniarie previste per il SM.
97	NEOS S.p.A.	Art 10, comma 2 Art 10, comma 3 (ora art. 9)	13	Rimuovere i due commi	2. In ragione della tipologia della violazione e della sua gravità, le competenti Strutture dell'Ente, con provvedimento motivato e previa acquisizione delle deduzioni, in aggiunta alla sanzione pecuniaria prevista nel precedente comma, possono anche disporre la sospensione del Security Manager per un periodo massimo di sei mesi; 3. Con le medesime modalità di cui al comma precedente, l'ENAC può sospendere per un massimo di sei mesi il Security Manager anche in caso di ripetute inadempienze che hanno comportato la somministrazione di sanzioni pecuniarie.	<b>Non Accolto</b>	La proposta non è supportata da alcuna motivazione. Sono comunque stati espunti dai commi i riferimenti alla sanzione pecuniaria in capo al SM del gestore e del vettore aereo.
98	Italia Trasporto Aereo	Art. 10, comma 4 (ora art. 9, comma 3)	13	Va fatto salvo il principio del contraddittorio.	Resta ferma la facoltà per l'Ente di sospendere immediatamente e senza contraddittorio, facendo tuttavia salvo il principio del contraddittorio, il Security Manager in tutti i casi ove vi fossero indifferibili ragioni di tutela della sicurezza e dell'operatività dell'aeroporto.	<b>Non accolto</b>	L'assenza di contraddittorio prevista dal comma 3 rappresenta un caso residuale rispetto alla procedura ordinaria (che lo prevede ai commi 2 e 3 del medesimo articolo), giustificata dalla particolarità dell'evento che richiede un'azione tempestiva. Resta fermo, comunque, che il contraddittorio viene semplicemente differito ad una fase successiva. Pertanto il predetto principio viene garantito comunque.
99	Vettore Aereo AIR DOLOMITI S.p.A.- L.A.R.E.	Art. 10, comma 4 (ora art. 9, comma 3)	13	Anche nell'ambito di una possibile sospensione del Security Manager dovrebbe rimanere fermo il principio del contraddittorio.	4. Resta ferma la facoltà per l'Ente di sospendere immediatamente e senza contraddittorio, il Security Manager in tutti i casi ove vi fossero indifferibili ragioni di tutela della sicurezza e dell'operatività dell'aeroporto facendo tuttavia salvo il principio del contraddittorio	<b>Non accolto</b>	L'assenza di contraddittorio prevista dal comma 3 rappresenta un caso residuale rispetto alla procedura ordinaria (che lo prevede ai commi 2 e 3 del medesimo articolo), giustificata dalla particolarità dell'evento che richiede un'azione tempestiva. Resta fermo, comunque, che il contraddittorio viene semplicemente differito ad una fase successiva. Pertanto il predetto principio viene garantito comunque.
100	NEOS S.p.A.	Art 11, comma 1 (ora art.	14	L'elenco è generico, non riporta casistiche dimostrabili. Necessario specificare con esattezza le violazioni	1. Il Security Manager può essere revocato in caso di: a. perdita permanente dei requisiti prescritti per lo svolgimento delle	<b>Non accolto</b>	Si ritiene che la attuale elencazione di cui all'art. 10 non sia generica e che consenta di ricondurre nell'alveo dei predetti casi tutte le violazioni specifiche che astrattamente potrebbero verificarsi. È cura di ENAC determinarne l'entità.

**Consultazione – Modulo commenti**

**Regolamento:** Il Responsabile della sicurezza del gestore aeroportuale e del vettore aereo (Security Manager) Ed. 1 del 20/12/2024

**Nota: nella griglia sono riportati gli articoli del testo analizzato così come indicati dai soggetti interessati, con la relativa riattualizzazione a seguito di modifica del Regolamento.**

		10, comma 1)		mansioni per le quali è stato accettato; b. gravi negligenze nello svolgimento delle mansioni assegnate, sulla base dell'esito della sorveglianza effettuata dall'ENAC sui servizi di sicurezza; c. gravi violazioni delle prescrizioni imposte dall'autorità di pubblica sicurezza o dall' ENAC; d. sopravvenuto background check rafforzato negativo; e. gravi o reiterate condotte che compromettono il sistema e la sicurezza.		
101	<i>Italia Trasporto Aereo</i>	Art. 11, comma 1 (ora art. 10)	15	L'elencazione è molto generica; andrebbero elencate ipotesi tassative.	<b>Non accolto</b>	Si ritiene che la attuale elencazione di cui all'art. 10 non sia generica e che consenta di ricondurre nell'alveo dei predetti casi tutte le violazioni specifiche che astrattamente potrebbero verificarsi. È cura di ENAC determinarne l'entità.
102	<i>Assaeroporti</i>	Art. 12-bis (ora art. 12)	15	Si ritiene necessario introdurre una norma transitoria che disciplini le conseguenze dell'eventuale assenza di taluno dei nuovi requisiti introdotti in capo agli attuali SM (riconoscendo, ad esempio, l'esonero tout court dall'adeguamento, ovvero in ragione della pregressa esperienza maturata) e introduca una disciplina transitoria finalizzata a consentire alle figure professionali attive presso i diversi scali di conformarsi ai nuovi requisiti previsti in un arco temporale ragionevole e compatibile con gli adempimenti richiesti.	<b>Accolto</b>	Il testo è così modificato: <i>“1. Il presente Regolamento entra in vigore 30 giorni dopo la pubblicazione sul sito istituzionale dell'Ente, ad eccezione delle disposizioni di cui all'art.5, comma 2, la cui entrata in vigore è differita di sessanta giorni dalla pubblicazione.</i> <i>2. A decorrere dalla entrata in vigore del presente Regolamento, i requisiti di cui all'art. 4 si applicano alle nuove istanze di accettazione dei Security Manager del gestore aeroportuale e del vettore aereo”.</i>
103	<i>Assaeroporti</i>	Art. 13 (ora art. 12)	15	Stante la necessità di garantire agli operatori tempistiche congrue per adeguarsi alla nuova disciplina, si chiede di differire il termine di entrata in vigore della nuova disciplina, ritenendosi non sufficienti 30 giorni dalla pubblicazione del provvedimento sul sito istituzionale dell'Ente.	<b>Parzialmente accolto</b>	Il testo è così modificato: <i>“1. Il presente Regolamento entra in vigore 30 giorni dopo la pubblicazione sul sito istituzionale dell'Ente, ad eccezione delle disposizioni di cui all'art.5, comma 2, la cui entrata in vigore è differita di sessanta giorni dalla pubblicazione.</i> <i>2. A decorrere dalla entrata in vigore del presente Regolamento, i requisiti di cui all'art. 4 si applicano alle nuove istanze di accettazione dei Security Manager del gestore aeroportuale e del vettore aereo”.</i>
104	<i>AEI - Associazione Elicotteristica Italiana</i>	Art. 13 (art. 12)	15	la bozza di Regolamento introduce una serie di nuovi requisiti ma non contiene alcuna norma transitoria volta a garantire un graduale passaggio e adeguamento dalla disciplina attualmente in vigore.	<b>Accolto</b>	Il testo è così modificato: <i>“1. Il presente Regolamento entra in vigore 30 giorni dopo la pubblicazione sul sito istituzionale dell'Ente, ad eccezione delle disposizioni di cui all'art.5, comma 2, la cui entrata in vigore è differita di sessanta giorni dalla pubblicazione.</i> <i>2. A decorrere dalla entrata in vigore del presente Regolamento, i requisiti di cui all'art. 4 si applicano alle nuove istanze di accettazione dei Security Manager del gestore aeroportuale e del vettore aereo”.</i>

## Consultazione – Modulo commenti

**Regolamento:** Il Responsabile della sicurezza del gestore aeroportuale e del vettore aereo (Security Manager) Ed. 1 del 20/12/2024

**Nota: nella griglia sono riportati gli articoli del testo analizzato così come indicati dai soggetti interessati, con la relativa riattualizzazione a seguito di modifica del Regolamento.**

				del provvedimento sul sito istituzionale dell'Ente		
--	--	--	--	--	--	--

 campi a cura di ENAC

(\*) accolto / parzialmente accolto / notato / non accolto

(\*\*) [in caso di “accolto”]: Inserire la spiegazione del perché la proposta è stata accolta. ENAC ha modificato il testo come proposto.

[in caso di “parzialmente accolto”]: Inserire la spiegazione del perché e cosa è stato accolto parzialmente. ENAC ha rivisto il testo di conseguenza.

[in caso di “notato”]: Se potrà essere utile, spiegare perché il commento è stato notato e nessuna azione è stata intrapresa. ENAC prende atto del commento, ma non cambierà il testo.

[in caso di “non accolto”]: ENAC non si trova in accordo con il commento. Inserire la spiegazione del perché il commento non è accoglitibile. ENAC non cambierà il testo.