



# LA SECURITY

Security e quadro normativo comunitario	90
Programma Nazionale per la Sicurezza dell'aviazione civile (PNS)	90
Programma per la Sicurezza dell'aeroporto	93
Programma per la Sicurezza del vettore aereo	93
Programma di Sicurezza degli altri soggetti	94
Programma Nazionale di controllo della Qualità	95
Manuale della Formazione per la security	96
Sperimentazione dei security scanner	97

04

---

## Security e quadro normativo comunitario

**L'**entrata in vigore del regolamento (CE) dell'11 marzo 2008, n. 300 ha costituito il punto di partenza di una radicale rielaborazione del sistema normativo europeo nell'ambito della security. L'ENAC è stato designato Autorità competente per la security, responsabile del coordinamento e del monitoraggio dell'attuazione delle norme fondamentali comuni in tema di sicurezza.

L'Ente, con la Disposizione del Direttore Generale n. 11 del 19 marzo 2012, ha approvato e reso esecutivo il PNS (Programma Nazionale per la Sicurezza dell'aviazione civile) che definisce le responsabilità relative all'attuazione delle norme fondamentali comuni e precisa gli adempimenti prescritti a tal fine agli operatori aeroportuali e agli altri soggetti.

---

## Programma Nazionale per la Sicurezza dell'aviazione civile (PNS)

**L**e misure e gli adempimenti previsti con il PNS garantiscono la tutela della sicurezza, la regola-

rità e l'efficienza nazionale e internazionale dell'aviazione civile in Italia fornendo disposizioni e procedure atte a impedire il compimento di atti di interferenza illecita e l'introduzione di articoli proibiti nelle aree potenzialmente a rischio. Regolamentano al contempo le modalità di risposta se tali eventi dovessero verificarsi.

Le disposizioni del PNS, con riferimento al regolamento (CE) n. 300/2008, si applicano a:

- aeroporti italiani aperti al traffico aereo commerciale;
- operatori aeroportuali;
- vettori aerei;
- soggetti diversi dagli operatori.

Per gli altri aeroporti italiani non aperti al traffico aereo commerciale si applicano misure di sicurezza alternative, come consentito dal regolamento (UE) n. 1254/2009.

Posto che le disposizioni particolareggiate per l'attuazione delle norme fondamentali comuni sulla sicurezza dell'aviazione civile, sono contenute nel regolamento (UE) n. 185/2010 e nella decisione della Commissione n. 774/2010, sono direttamente applicabili in tutti gli Stati membri, e pertanto rappresentano la norma primaria da applicare, per alcune di queste disposizioni

si è ritenuto necessario specificare dettagli tecnici e procedurali relativi alla loro concreta attuazione, riportandoli nel PNS. Il Programma ha quindi la finalità di specificare metodologie e procedure integrative o specifiche della norma ed è diviso in due parti:

- Parte A;
- Parte B (controllata non classificata).

La Parte A contiene disposizioni esplicative del regolamento (UE) n. 185/2010 mentre la Parte B disposizioni esplicative della decisione 774/2010. Il PNS è suddiviso in 11 Capitoli.

**Capitolo 1 SICUREZZA DEGLI AEROPORTI** esplicita le modalità attuative per la definizione dei confini aeroportuali, per la regolamentazione delle aree sterili e delle parti critiche delle aree sterili, le disposizioni e le modalità da osservare per il controllo dell'accesso alle aree regolamentate di persone e veicoli, specificando inoltre le modalità di controllo del personale operante in un aeroporto.

**Capitolo 2 AREE DELIMITATE AEROPORTUALI** non contiene disposizioni ulteriori rispetto al regolamento (UE) n. 185/2010.

**Capitolo 3 SICUREZZA DEGLI AEROMOBILI** riporta le disposizioni attuative attinenti l'ispezione di sicurezza di un aeromobile e le modalità di protezione dello stesso.

**Capitolo 4 PASSEGGERI E BAGAGLIO A MANO** attiene al controllo dei passeggeri e del proprio bagaglio a mano ed introduce disposizioni esplicative anche per quanto riguarda il controllo dei liquidi. Una sezione di tale capitolo attiene specificatamente alle modalità di trasporto dei passeggeri potenzialmente pericolosi.

**Capitolo 5 BAGAGLIO DESTINATO ALLA STIVA** regola il controllo del bagaglio da stiva, punto nodale nella protezione dal compimento di atti di interferenza illecita, e la sua protezione riportando anche le modalità applicative per l'effettuazio-

ne del riconcilio dei bagagli da stiva con il passeggero.

**Capitolo 6 MERCI E POSTA** contiene disposizioni che hanno l'obiettivo di assicurare, con ragionevole certezza che nessun articolo proibito sia contenuto nelle merci e nella posta pronte ad essere caricate su di un aeromobile e che tale finalità sia perseguita utilizzando idonei mezzi e metodi di controllo. Tale finalità si persegue sottoponendo le merci e la posta ai prescritti controlli di sicurezza o, in alternativa, assicurando che tali spedizioni provengano da soggetti certificati quali l'agente regolamentato e/o mittenti conosciuti.

**Capitolo 7 POSTA E MATERIALE DEI VETTORI AEREI** regola e specifica i metodi e le procedure che un vettore deve attuare per proteggere il proprio materiale inteso come carte d'imbarco, etichette per la registrazione del bagaglio etc.

**Capitolo 8 FORNITURE DI BORDO** persegue l'obiettivo di assicurare che le provviste di bordo non contengano articoli proibiti che possano mettere in pericolo la sicurezza dell'aviazione civile. Per provviste di bordo si intendono tutti gli articoli che possono essere caricati a bordo di un aeromobile per uso, consumo o acquisto da parte dei passeggeri o dell'equipaggio durante il volo. Tali forniture di bordo devono essere sottoposte a controllo a meno che le stesse non vengano consegnate in aeroporto da un soggetto riconosciuto come fornitore regolamentato o designato come fornitore conosciuto.

**Capitolo 9 FORNITURE PER L'AEROPORTO** si pone il medesimo obiettivo del capitolo 9 e cioè assicurare la non introduzione in area sterile di articoli proibiti prevedendo specifiche procedure per il controllo delle forniture per l'aeroporto, intendendo tutti gli articoli destinati ad essere venduti, utilizzati o messi a disposizione per qualsiasi scopo o attività nelle aree sterili dell'aeroporto. Anche per tale categoria

di fornire si pone l'obbligo del controllo di sicurezza delle stesse a meno che non provengano da un soggetto designato come fornitore conosciuto.

**Capitolo 10 MISURE PER LA SICUREZZA IN VOLO** non contiene disposizioni ulteriori rispetto al regolamento (UE) n. 185/2010.

**Capitolo 11 SELEZIONE E FORMAZIONE DEL PERSONALE** attiene alle modalità di addestramento di tutto il personale autorizzato ad effettuare i controlli di sicurezza e ad applicare le misure di sicurezza. La finalità perseguita da tali disposizioni è quella di garantire che solo persone selezionate in maniera conforme alle norme ed adeguatamente formate pongano in essere le attività suindicate. Specifiche disposizioni attengono anche alla modalità di certificazione degli istruttori e all'approvazione dei programmi di formazione.

Il Capitolo 12 **ATTREZZATURE DI SICUREZZA** del regolamento (UE) n. 185/2010 riporta per ogni apparato utilizzato per i controlli di sicurezza l'indicazione dei requisiti di prestazione e degli

standard che le stesse devono soddisfare. Le attrezzature regolamentate da tale capitolo sono il portale magnetico per la rilevazione dei metalli (WTMD), i dispositivi elettromagnetici portatili per la rilevazione dei metalli (HHMD), i sistemi di rilevamento esplosivi (EDS), i dispositivi per il rilevamento di tracce di esplosivi (ETD), i dispositivi per il controllo di liquidi, aerosol e gel (LAG), il cane in grado di rilevare l'esplosivo (EDD) e lo scanner di sicurezza.

La Parte B del PNS regola le stesse materie contenute nella Parte A ma riporta dati e metodologie che in relazione al loro contenuto sono da considerare non accessibili da chiunque ma esclusivamente da parte degli operatori e dei soggetti responsabili dell'attuazione o che hanno un interesse legittimo a conoscere tale parte del programma. In conseguenza di ciò l'ENAC fornisce le parti pertinenti di tale documentazione solo previa richiesta scritta e in osservanza del principio della necessità di sapere.

Al fine di garantire il rispetto delle norme comunitarie e delle disposizioni contenute nel PNS, l'ope-





ratore aeroportuale, il vettore aereo e tutti gli altri soggetti che attuano le norme per la sicurezza aerea devono redigere, attuare e mantenere aggiornato un Programma di Sicurezza nel quale sono descritte i metodi e le procedure seguite per applicare le parti del Programma Nazionale per la Sicurezza dell'aviazione civile di propria competenza. Di seguito si riportano i contenuti di massima dei predetti programmi.

---

## Programma per la Sicurezza dell'aeroporto

**I**l gestore dell'aeroporto redige, attua e mantiene aggiornato un Programma per la Sicurezza dell'aeroporto.

Tale Programma descrive i metodi e le procedure che il gestore deve seguire per rispettare i requisiti del regolamento (CE) n. 300/2008, del regolamento (UE) n. 185/2010 e del PNS. Il Programma comprende disposizioni relative al controllo della qualità interna che descrivono le modalità con le quali il gestore vigila sul rispetto di tali metodi e procedure.

Il Programma per la Sicurezza dell'Aeroporto è

presentato alla Direzione Aeroportuale ENAC competente per territorio che, se del caso, può disporre l'adozione nello stesso di ulteriori misure.

---

## Programma per la Sicurezza del vettore aereo

**O**gni vettore aereo redige, attua e mantiene aggiornato un programma per la sicurezza.

Il programma descrive i metodi e le procedure che il vettore aereo deve seguire per adempiere alle disposizioni del regolamento (CE) n. 300/2008, del regolamento (UE) n. 185/2010 e del PNS dello Stato membro dal quale esso effettua la prestazione di servizi di trasporto aereo. Il programma comprende disposizioni relative al controllo della qualità interna che descrivono le modalità con le quali il vettore aereo vigila sul rispetto di tali metodi e procedure.

Il programma di sicurezza di un vettore aereo che ha ottenuto la licenza di esercizio in Italia è sottoposto all'approvazione dell'ENAC.

L'ENAC riconosce il programma di sicurezza del vettore aereo comunitario che possiede una li-

cenza di esercizio ai sensi del regolamento (CE) n. 1008/2008, purché convalidato dall'Autorità competente dello Stato membro che ha rilasciato la licenza.

L'ENAC riconosce il programma di sicurezza di un vettore aereo non comunitario se l'Autorità competente sulla sicurezza (security) dello Stato che ha rilasciato la licenza di esercizio (o equivalente) al vettore aereo attesta la rispondenza del programma di sicurezza a quanto previsto dall'Annesso 17 dell'ICAO.

Quanto sopra non pregiudica il diritto dell'ENAC di chiedere al vettore aereo comunitario o extra comunitario l'adozione di ulteriori misure di sicurezza.

## Programma di Sicurezza degli altri soggetti

Ogni altro soggetto diverso dal gestore e dall'operatore che, in virtù del Programma Nazionale per la Sicurezza dell'aviazione civile, è tenuto ad applicare norme per la sicurezza aerea, redige, attua e mantiene aggiornato un proprio Programma di Sicurezza.

Tale programma descrive i metodi e le procedure che il soggetto deve seguire per rispettare il programma nazionale per la sicurezza dell'aviazione civile limitatamente alle operazioni effettuate dal soggetto in questione. Il programma compren-





de disposizioni relative al controllo della qualità interna che descrivono le modalità con le quali il soggetto stesso vigila sul rispetto di tali metodi e procedure.

Su richiesta, il Programma di sicurezza del soggetto che applica le norme per la sicurezza aerea è presentato alla Direzione Aeroportuale ENAC competente per territorio che, se del caso, può disporre l'adozione nello stesso di ulteriori misure.

---

## Programma Nazionale di controllo della Qualità

Come previsto dalla normativa comunitaria, regolamento (UE) n. 18/2010, al fine di verificare la corretta applicazione del PNS da parte dei diversi soggetti coinvolti, ogni Stato contraente istituisce un nucleo di ispettori da adibire a ispezioni presso tutti gli scali aperti al traffico civile.

In Italia tali ispezioni sono condotte dal Nucleo Centrale Ispettivo (NCI), costituito da 29 dipendenti dell'ENAC e 16 del Ministero dell'Interno, che nel 2012 hanno effettuato 43 ispezioni in 33 aeroporti per un totale di 800 giorni/uomo.

A livello locale, nel 2012, l'attività ispettiva e di control-

lo svolta dagli ispettori aeroportuali security ha portato all'inserimento di circa 3700 report nella banca dati. Altro settore rilevante è quello relativo alla certificazione degli agenti regolamentati che comporta una puntuale verifica, da parte delle competenti strutture territoriali, di tutti i siti in cui opera ogni singola società; in tale ambito, il numero delle verifiche svolte è maggiore rispetto a quello delle certificazioni finali.

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

L'ENAC procede al rilascio delle certificazioni degli Agenti Regolamentati, nonché alla loro revoca, qualora venissero meno i requisiti previsti dalle norme. Le certificazioni hanno una validità quinquennale e alla loro scadenza l'ENAC, a seguito di verifica del rispetto dei requisiti previsti, provvede al rinnovo.

Nel 2012 l'ENAC ha rilasciato 40 certificazioni ed emesso 20 provvedimenti di revoca.

Ha condotto inoltre una campagna di verifica delle attività sulla corretta applicazione del regolamen-

to (UE) n. 185/2010 riguardante i LAG.

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

I programmi di formazione sono redatti secondo gli standard internazionali di riferimento, avvalendosi del supporto offerto dall'ECAC e hanno riguardato, in

renza illecita nel settore aereo civile, si è posta la necessità di garantire che il personale che deve attuare le misure di security sia, in osservanza delle disposizioni contenute nel regolamento (UE) n. 185/2010, adeguatamente formato.

Per raggiungere tale scopo, nel dicembre 2012, è stato emanato il Manuale della Formazione per la



particolare, le metodologie di individuazione e classificazione dei rilievi. L'ENAC ha voluto così assicurare uno standard comune con le modalità operative di controllo di qualità previste a livello internazionale.

---

## Manuale della Formazione per la security

**A**l fine di assicurare l'efficace implementazione delle disposizioni contenute nel PNS, con la finalità di prevenire il compimento di atti di interfe-

Security in allegato alla circolare ENAC SEC 05 "Contenuti e procedure di formazione per la Security". L'obiettivo che si vuole raggiungere attraverso la specifica attività di formazione è l'applicazione, a un livello standardizzato, da parte del personale coinvolto nella filiera della sicurezza, delle misure ritenute più idonee per salvaguardare il trasporto aereo da atti di interferenza illecita.

Il Manuale si pone pertanto come principale e fondamentale strumento divulgativo di procedure standardizzate di formazione del personale coinvolto nelle attività di security, per assicurare così un sempre più elevato grado di addestramento degli addetti.

## Sperimentazione dei security scanner

L'ENAC, d'intesa con il Ministero dell'Interno, ha condotto nel periodo 2010-2011 la sperimentazione di diverse tipologie di security scanner su alcuni aeroporti nazionali.

Al termine della sperimentazione, la scelta è stata condivisa con il Ministero dell'Interno e con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. L'ENAC ha così proceduto nel corso del 2012 all'acquisto di n. 4 security scanner del tipo L3 ProVision ADT. A partire dal primo semestre 2013 questi dispositivi saranno operativi sull'aeroporto di Roma Fiumicino (2) e sull'aeroporto di Milano Malpensa (2).

