

LINEE GUIDA - RIPRESA DEL TRASPORTO AEREO E SECURITY



PROPOSTA	DIRETTORE REGOLAZIONE SECURITY	Raffaella Marciani
VERIFICATA	DIRETTORE CENTRALE REGOLAZIONE AEREA	Fabio Nicolai
APPROVATA	DIRETTORE GENERALE	Alessio Quaranta

1. INTRODUZIONE

Nel corso degli ultimi due anni il trasporto aereo ha dovuto affrontare e sta ancora affrontando una sfida senza precedenti connessa ai gravi effetti derivanti dalla pandemia da COVID-19 che hanno colpito tutto il settore dei trasporti ma in particolare quello dell'aviazione civile.

Infatti nel periodo tra il 1995 ed il 2014 il trasporto aereo a livello europeo ha registrato un incremento pari a circa il 74% e la quota rappresentata dall'aviazione civile sul totale del trasporto passeggeri è aumentata dal 6,5% al 9,2% rappresentando la più forte crescita mai registrata fra tutte le modalità di trasporto nell'UE¹.

Ovviamente non è immaginabile che, almeno nel breve periodo, possa esserci una ripresa del trasporto aereo con un tasso di crescita come nel periodo ante pandemia.

Al contrario le previsioni delle associazioni di settore parlano di un ritorno ai livelli pre-Covid fra il 2024 ed il 2026.

Tuttavia gli addetti ai lavori auspicano che il periodo *summer 2021* sia di ripresa grazie ad una maggiore conoscenza delle caratteristiche cliniche della malattia e soprattutto ad una efficace campagna di vaccinazione.

2. RIPRESA DELLE OPERAZIONI E VALUTAZIONE DEI RISCHI

Il diffondersi della pandemia a livello globale non solo ha ridotto drasticamente il numero di passeggeri con gravi ripercussioni economiche nel settore, ma potrebbe aver ridotto il livello di attenzione con riferimento ai controlli di security.

Ad esempio alcuni apparati potrebbero essere rimasti inattivi per lunghi periodi, personale altamente specializzato potrebbe essere stato messo in cassa integrazione, le competenze e le conoscenze in materia di security potrebbero essere state dimenticate a causa della protratta inattività e le procedure di security potrebbero essere state modificate come effettivamente è avvenuto per mitigare il livello di contagio della malattia.²

Tuttavia, la minaccia contro l'aviazione civile rimane elevata anzi potrebbe essersi evoluta. Pertanto l'ICAO, nel corso dell'AVSECP 32³, ha invitato tutti gli Stati Membri e gli operatori del settore a valutare i cambiamenti connessi al diffondersi della pandemia e gli eventuali conseguenti nuovi rischi, al fine di predisporre misure in grado di mitigarli man mano che le operazioni aeree si intensificano.

La valutazione dei rischi, nel nuovo scenario operativo derivante dall'applicazione delle misure anti contagio come stabilite a livello europeo da EASA e nazionale dal Ministero della Salute e recepite da ENAC con le Linee guida n. 2020/001-APT ed. n. 5 del 17 luglio 2020⁴ per quanto concerne soprattutto gli aspetti di safety, deve partire sicuramente dall'analisi degli effetti derivanti dalle deroghe che sono state autorizzate a causa della pandemia.

¹ IATA, ACI Europe, EUROCONTROL.

² Si vedano al riguardo gli orientamenti della Commissione Europea di cui alle note del 6 e 7 aprile 2020, rispettivamente n. 36580 e 36792 della Direzione Regolazione Security.

³ AVSECP 32 si è svolto in modalità virtuale dal 31 maggio al 4 giugno 2021.

⁴ Emergenza COVID-19 "Linee Guida per la ripresa del traffico negli aeroporti, a partire dalla "Fase 2".

A tale scopo l'ICAO ha diffuso l'allegata Appendice⁵ come punto di partenza per la valutazione del rischio in vari ambiti ed in particolare la formazione del personale, gli apparati per lo screening, la security soprattutto nelle aree di landside, etc.

L'ICAO invita gli Stati Membri e per loro tutti gli operatori aeroportuali a prestare particolare attenzione all'impatto che gli effetti della pandemia hanno avuto sul proprio personale, sulla formazione ed in particolare ribadisce la necessità di una forte sensibilizzazione in materia di security culture, l'importanza di un eventuale ulteriore controllo dei precedenti personali limitatamente al periodo in cui il personale è rimasto inattivo e soprattutto la ripresa dei controlli di qualità e delle attività ispettive.

3. IMPATTO SUL PERSONALE

E' di fondamentale importanza che la valutazione del rischio analizzi l'impatto della pandemia sul personale. La crisi economica potrebbe aver negativamente condizionato le scelte di vita dei dipendenti dei vari soggetti aeroportuali facendo aumentare il livello di minaccia.

Il personale potrebbe essere maggiormente concentrato a tutelare la propria salute cosicché la security potrebbe non avere quella alta priorità del passato.

La crisi economica, la conseguente perdita temporanea o permanente del lavoro e quindi la flessione dei redditi potrebbe aver messo alcuni dipendenti in difficili situazioni personali e finanziarie, rendendoli più sensibili al risentimento, alla corruzione o alla rapida radicalizzazione, con il rischio che si creino all'interno del sistema aeroportuale aree altamente vulnerabili con riferimento alla security.

Eventuali mutamenti organizzativi o procedurali imposti proprio dalla pandemia, potrebbero aver influito negativamente sulla motivazione e quindi sul livello delle prestazioni dei dipendenti; si aggiunga che la riduzione del personale a causa della contrazione del numero dei movimenti aerei e del numero dei passeggeri potrebbe offrire maggiori opportunità agli insider con finalità illecite.

A tal fine si richiamano gli operatori aeroportuali a porre in essere tutte le misure previste nel Programma Nazionale per la Sicurezza dell'aviazione civile e nel Programma per la Sicurezza dell'Aeroporto al fine di mitigare tali rischi anche mediante una maggiore sensibilizzazione del personale addetto ai controlli ed allo screening dei passeggeri, bagagli, merci, posta e dello staff.

4. SECURITY CULTURE

La cultura della sicurezza è comunemente intesa come un insieme di norme, valori, atteggiamenti e presupposti relativi alla sicurezza che sono inerenti al funzionamento quotidiano di un'organizzazione e si riflettono nelle azioni e nei comportamenti di tutto il personale.

Promuovere una cultura della sicurezza significa essere consapevoli che la security non può prescindere dal fattore umano, dalla consapevolezza del proprio ruolo lavorativo e dalla motivazione, ma soprattutto significa comprendere che la sicurezza è responsabilità di ciascuno.

Una solida security culture consente al personale di identificare e segnalare comportamenti o attività che possano minacciare la security, pensando e agendo in maniera più consapevole e migliorando, di conseguenza, il livello generale di protezione.

⁵ L'Appendice viene allegata in lingua inglese al fine di permettere di cogliere lo spirito che è alla base della stessa che potrebbe essere compromesso da una traduzione non ufficiale.

Il training del personale e le campagne di sensibilizzazione, se affiancate ai tradizionali metodi di controllo, possono validamente sostenere una efficace security culture.

In proposito, l'anno 2021 è stato proclamato dall'ICAO "The year of security culture".

Sul link <https://www.icao.int/Security/Security-Culture/Pages/YOSC-2021.aspx> è reperibile Materiale Interpretativo, Linee Guida, Tools, best practices, Video ed altro materiale utile.

5. BACKGROUND CHECKS

Per mitigare il rischio di minacce interne durante la ripresa del trasporto aereo, anche il controllo dei precedenti personali dovrebbe essere ripetuto soprattutto con riguardo al personale addetto alla security il quale, grazie al ruolo che riveste, è in una situazione di privilegio venendo a conoscenza di misure di security particolarmente sensibili la cui conoscenza non deve essere diffusa⁶.

Lo scopo di questa misura è di mitigare la minaccia interna e la rapida radicalizzazione in un contesto in cui il personale addetto alla security sta tornando al lavoro dopo lunghi periodi di assenza.

6. ATTIVITÀ DI VIGILANZA

Ovviamente durante la pandemia anche le attività ispettive in loco sono state ridotte se non sospese, mentre si sono svolte attività ispettive soprattutto di carattere documentale.

Con la ripresa del trasporto aereo anche l'attività ispettiva dovrà riprendere con maggior vigore e deve essere una priorità dei gestori aeroportuali fornire indicazioni in merito alle aree in cui possono individuarsi maggiori o nuovi rischi a seguito di eventuali mutamenti, anche logistici, derivanti dagli effetti della pandemia.

7. TRAINING

Con la graduale ripresa dei viaggi aerei internazionali, si prevede che anche i controlli di security come lo screening di passeggeri, merci e staff, aumenteranno di conseguenza. È quindi importante la formazione soprattutto per le persone che rivestono un ruolo di responsabilità nell'ambito della security e per quel personale che per lungo tempo è rimasto inattivo.

La formazione deve prevedere corsi di aggiornamento e nuovi corsi aventi per oggetto nuove materie come ad esempio la rilevazione del comportamento e la cybersecurity.

AII. 1 APPENDIX

⁶ Alcuni Paesi europei (come ad esempio la Francia) stanno già implementando un sistema rafforzato di controllo dei precedenti personali che viene ripetuto ogni sei mesi per tutti coloro che hanno accesso alle aree sterili.

All. 1

APPENDIX

General (applicable to all)
<ul style="list-style-type: none">○ Has a risk assessment been conducted to assess the impact of post-COVID changes on the operation?
<ul style="list-style-type: none">○ Has this been reviewed and signed off at a senior level within the organisation?
<ul style="list-style-type: none">○ Have there been changes in the governance of security matters within your organisation, and if so are post-holders fully inducted and briefed on security risks and responsibilities?
<ul style="list-style-type: none">○ Have all extant changes to previous security operating procedures been documented, disseminated and considered as part of the risk assessment?
<ul style="list-style-type: none">○ Have recent changes in security regulation or guidance from the appropriate authority been considered and factored in?
<ul style="list-style-type: none">○ Have any changes in security measures, procedures or organisational structures been reflected in an updated version of your Security Programme?
<ul style="list-style-type: none">○ Are there sufficient deployable and appropriately trained staff available to carry out the security functions based on the scale of operations envisaged?
<ul style="list-style-type: none">○ Are there sufficient deployable and appropriately trained staff available to carry out supervisory, oversight and quality assurance roles based on the scale of operations envisaged?
<ul style="list-style-type: none">○ Have incident response and contingency plans been updated to reflect any changes in key personnel and/or loss of capability or corporate knowledge?
<ul style="list-style-type: none">○ Have any changes in security arrangements been communicated publicly, whether through signage, on websites or via social media, and if so, has this been done in a way which reinforces the message that security will not be compromised?
<ul style="list-style-type: none">○ Do you have an awareness of the current security culture within your organisation and whether there has been a negative impact?

Personnel Security (applicable to all)
<ul style="list-style-type: none">○ Have background check and security vetting requirements been factored in to your organisation's re-start planning?
<ul style="list-style-type: none">○ Do you have existing staff whose background checks and / or security clearances have lapsed and will require renewal before they are able to operate? Is there a plan to recover any backlog?
<ul style="list-style-type: none">○ Have you assessed whether any new or existing roles / functions may now need security clearances as a result of changes in responsibilities
<ul style="list-style-type: none">○ Do your in-house teams and any external service providers have the capacity and capability to deliver the required volumes of background checks / apply for security clearances at the right times?
<ul style="list-style-type: none">○ Do public health requirements necessitate changes in the way that background checks / security clearances are processed?
<ul style="list-style-type: none">○ Have you assessed the possible change in insider threat as a result of COVID-19

impacts, for example due to financial issues, redundancies, mental health issues or reduced oversight?
○ Have you taken any measures to address and mitigate any increase in insider risks?
○ Where employees have left the business or moved to non-Security roles, has their access (physical or online) to sensitive areas and materials been revoked? And are their security clearances being cancelled where applicable?
○ Where there has been a significant re-structure within the business, have distribution lists for security information or meetings been updated?
○ Where there have been substantial staff changes, have access codes for secure areas, secure storage or systems been changed?

Training (*applicable to all*)

○ Have training requirements been factored in to your organisation's re-start planning?
○ Consider your security workforce and whether groups with different training requirements will create a shortage of resource and/or capacity? <ul style="list-style-type: none">- Newly recruited staff who require initial training and certification- Staff returning from long term absence/furlough whose training and certification has lapsed- Existing staff on routine training and certification validities, whose expiry dates may clash with other training commitments
○ Have training records been adapted to reflect any gaps and/or alleviations?
○ Have you assessed whether any new or existing staff may need training as a result of changes in their responsibilities or restructuring of roles (e.g. through a training needs analysis)?
○ Have you assessed the impact on security staff motivation and performance as a result of changes to their job roles?
○ Have you established that your training providers (in-house or external) have the capacity and capability to deliver the required levels of training at the right times, including OJT in the operation?
○ Have you assessed whether public health requirements may necessitate changes in the way that training is delivered, and the potential implications for training capacity or throughput?

Equipment (*applicable to all*)

○ Has all security equipment been fully maintained in accordance with manufacturers' instructions whilst not in active use?
○ If not, have steps been taken to rectify this and fully test its functionality before use (with manufacturers' advice where appropriate)?
○ Has a revised servicing or preventative maintenance schedule been agreed with manufacturers where existing contracts could not be honoured?
○ Have recent events delayed the introduction of new equipment, and if so (a) what are the security implications of this; and (b) is the equipment now likely to become non-compliant or fall beyond its planned use life?

<ul style="list-style-type: none">○ Have you considered the ability and revised lead times of suppliers to provide replacement parts, re-stocking of consumables and/or regular maintenance?○ Are staff familiar with all revised processes where equipment is concerned?
<ul style="list-style-type: none">○ Where Threat Image Projection is used, have the settings, parameters, and libraries been checked to ensure they are correct?
<ul style="list-style-type: none">○ Has the appropriate authority been updated on any plans to resume equipment trials?
<ul style="list-style-type: none">○ Have you considered the implications of following current national and local guidance on the use of PPE for security staff, including availability of sufficient stocks?

Airport Security

Access passes (personnel and vehicles)

<ul style="list-style-type: none">○ Have the passes of all personnel and vehicles that no longer need airside access (for example due to redundancy or extended furlough or disengagement of contractors) been removed from or suspended on the electronic pass system?
<ul style="list-style-type: none">○ If not, what measures are being taken to address this (for example monitoring the use of suspended passes)?
<ul style="list-style-type: none">○ Does your airport ID centre have the capacity to issue or restart passes at short notice as soon as they are needed?
<ul style="list-style-type: none">○ Have you assessed the need to update lists of authorised signatories, and their capability to fulfil their role in an effective and timely manner?
<ul style="list-style-type: none">○ Where vehicle access involves use of Automatic Number Plate Recognition, has this been updated?

Perimeter security

<ul style="list-style-type: none">○ Has there been any change in your perimeter security measures during the period of reduced activities?
<ul style="list-style-type: none">○ Have you conducted an assessment of the integrity of your physical perimeter security measures, including intruder detection and alarm systems?
<ul style="list-style-type: none">○ Have you changed the nature or frequency of your patrolling regime, and if so have you conducted a revised risk assessment as required?
<ul style="list-style-type: none">○ Are you able to maintain the requisite staffing levels to operate all CP/Airside access points? If not, have appropriate measures been put in place to close access points and staff/stakeholders notified?
<ul style="list-style-type: none">○ Has there been any change in the boundaries of the airside area during the period of reduced activities, and if so what measures have been taken to restore its security integrity on resumption?

Landside security

<ul style="list-style-type: none">○ Have any public health or other measures led to an increase in time spent by passengers in landside areas and if so, has the risk of a landside attack been factored in to those decisions?
<ul style="list-style-type: none">○ If landside security is managed by the Police, has there been liaison with the force to ensure an appropriate level of security coverage is maintained or restored?

- Has new equipment (e.g. protective screens) been installed in landside areas, and if so has it been assessed against guidelines for the use of blast-proof materials, tethering etc?

Screening processes

- Have there been any changes in the passenger or staff screening processes (for example, to reduce physical contact), and if so have the security implications been fully assessed?
- Have you assessed the likely impact on processing time of any changes in the screening process, and the potential implications for throughput and/or staffing levels based on a range of possible demand scenarios?
- Do you have appropriate policies and processes in place for screening passengers or staff who are wearing protective face coverings or gloves?⁷
- Have any changes in screening processes been fully documented and communicated to screening staff, accompanied by appropriate training and supervision?
- Where local quality assurance and testing arrangements have been suspended, is there a plan in place to re-start these?
- Are consumables (e.g. swabs, liquid test strips) still in date?

Integrity and protection of the Critical Part

- Where terminals or parts of terminal have been closed, do you have an established and effective procedure for “sterilising” the security restricted area on reopening?
- Where terminals or checkpoints may be partially open, has an assessment been made to ensure that unused areas are adequately protected, whether by physical means, presence of security staff or alarms?
- Have any changes to circulation routes and segregation measures been evaluated and checked?
- Have there been any changes in the boundaries of the security restricted area or demarcated areas, and if so, are all relevant staff fully aware of the revised arrangements, and are these changes reflected in the Airport Security Programme?
- Are there sufficient trained threat assessors available in the event of an incident?

Airport Supplies

- Are Known Supplier validations in date?
- Are plans in place to revalidate any suppliers that were issued a temporary extension?
- Has Known Supplier information (including authorised signatory information) been updated to reflect supplier or personnel changes at all posts where supplies are received?

⁷ NB These should take account of any relevant guidance issued by Government or health authorities

Other parties

- Have you checked that other airport stakeholders with a potential impact on the airport's security (e.g. tenants, contractors, ground handling companies, FBOs, control authorities) continue to have effective security arrangements in place and that their own restart plans are fully developed?

Aircraft Security

- Have you engaged with airports to ensure that both operational and regulatory requirements can be met at the planned level of operation?
- Do you have detailed plans in place to ensure that all applicable security controls are applied prior to bringing remotely parked aircraft back into service?
- Have you verified that all contractors with security-related functions (e.g. ground handling agents, in-flight supplies providers, aircraft cleaners, maintenance contractors) continue to have effective security arrangements, including appropriately trained and vetted staff, in place and that their own restart plans are fully developed?
- Have any changes in security processes been fully documented and communicated to relevant staff or contractors, accompanied by appropriate training and supervision?
- Where operations have moved to a different part of the airport, have relevant staff been familiarised with new locations in terms of e.g. arrivals procedures, circulation and segregation arrangements, and baggage reconciliation systems?
- Where local quality assurance and testing arrangements have been suspended, is there a plan in place to re-start these?
- Are there sufficient trained threat assessors available in the event of an incident?

Cargo Security

- Where activity has been suspended, are there plans to undertake a thorough search of the premises before reopening to check that prohibited articles are not present on site?
- Have you conducted an assessment of the integrity of your physical perimeter security measures, including intruder detection and alarm systems?
- Have the passes of all personnel and vehicles that no longer need access to the site (for example due to redundancy or extended furlough or disengagement of contractors) been removed from or suspended?
- Have there been any changes in the screening processes or other security controls applied (for example, to reduce physical contact with cargo), and if so have the security implications been fully assessed?

<ul style="list-style-type: none">○ Are consumables for screening equipment (e.g. swabs) still in date?
<ul style="list-style-type: none">○ Where local quality assurance and testing arrangements have been suspended, is there a plan in place to re-start these?
<ul style="list-style-type: none">○ Have any changes in arrangements for the acceptance, storage or transportation of secure cargo been subject to appropriate verification, documented and notified to relevant staff?

<i>In-Flight Supplies Security</i>
<ul style="list-style-type: none">○ Where activity has been suspended, are there plans to undertake a thorough search of the premises, including stored supplies, before reopening to check that prohibited articles are not present?
<ul style="list-style-type: none">○ Have you conducted an assessment of the integrity of your physical perimeter security measures, including intruder detection and alarm systems?
<ul style="list-style-type: none">○ Have the passes of all personnel and vehicles that no longer need access to the site (for example due to redundancy or extended furlough or disengagement of contractors) been removed from or suspended?
<ul style="list-style-type: none">○ Have there been any changes in the screening processes or security controls applied (for example, to reduce physical contact with supplies), and if so have the security implications been fully assessed?
<ul style="list-style-type: none">○ Are consumables for screening equipment (e.g. swabs) still in date?
<ul style="list-style-type: none">○ Where local quality assurance and testing arrangements have been suspended, is there a plan in place to re-start these?
<ul style="list-style-type: none">○ Are Known Supplier validations in date?
<ul style="list-style-type: none">○ Are plans in place to revalidate those suppliers that were issued a temporary extension?
<ul style="list-style-type: none">○ Has Known Supplier information (including authorised signatory information) been updated to reflect supplier or personnel changes?
<ul style="list-style-type: none">○ Have any changes in arrangements for the acceptance, storage and transportation of secure supplies been subject to appropriate verification, documented and notified to relevant staff?
<ul style="list-style-type: none">○ Are Airside Vehicle Passes in date?
<ul style="list-style-type: none">○ Have Authorised Signatory and driver lists been updated and forwarded as appropriate?