



## CIRCOLARE

SERIE SECURITY

Data: 15/05/2013

SEC-06

### **PROGRAMMA PER LA SICUREZZA DEGLI AEROPORTI MINORI E DELLE AREE DELIMITATE**

*Le Circolari contengono interpretazioni e metodi accettabili di conformità a norme regolamentari. Esse sono contraddistinte da un numero progressivo, seguito da una lettera che evidenzia le successive revisioni.*

*L'appartenenza di una Circolare ad una serie specifica è rappresentativa della materia in essa prevalentemente trattata. L'applicabilità o meno della Circolare ai diversi soggetti (operatori, gestori aeroportuali, etc.) deve essere tuttavia desunta dai contenuti di essa.*



**INDICE**

1. DEFINIZIONI.....	4
2. PREMESSA.....	5
3. SCOPO.....	5
4. OBIETTIVO.....	6
5. INDIVIDUAZIONE DEGLI AEROPORTI MINORI.....	6
6. DEFINIZIONE DELLE MISURE DI SICUREZZA MINIME DA APPLICARE PER CIASCUNA DELLE CATEGORIE DI RISCHIO.....	7
7. MISURE DI SICUREZZA ALTERNATIVE MINIME.....	8
7.1 Misure e Procedure Generali.....	8
7.2 Sicurezza dell'Aeroporto.....	9
7.3 Sicurezza degli Aeromobili.....	12
7.4 Sicurezza dei Passeggeri e Bagagli.....	13
8. AREE DELIMITATE.....	14
8.1 Istituzione delle Aree Delimitate.....	14
8.2 Separazione e Segnaletica.....	15
8.3 Modalità e procedure di accesso dal lato terra alle Aree Delimitate.....	16
8.4 Modalità di Accesso dalle Aree Delimitate alle Aree Sterili.....	16
8.5 Modalità di Accesso dalle Aree Sterili alle Aree Delimitate.....	17
8.6 Misure di sicurezza da applicare all'interno delle Aree Delimitate.....	17
8.7 Vigilanza.....	18
9. DECORRENZA.....	18
Allegato 1.....	19
Allegato 2.....	22
Allegato 3A.....	28
Allegato 3B.....	30
Allegato 4.....	31

## 1. DEFINIZIONI

Ai fini della presente Circolare valgono interamente le definizioni contenute nel Programma Nazionale per la Sicurezza dell'Aviazione Civile nonché le seguenti:

**Aeroporto Minore** – *Aerodromo utilizzato per il decollo e l'atterraggio di aeromobili, incluse le sue infrastrutture, installazioni e aree di movimento, dove qualora il suo traffico sia limitato a una o più delle categorie di cui all'articolo 1 del Regolamento (UE) n. 1254/2009, uno Stato Membro dell'Unione europea può derogare alle norme fondamentali comuni di cui all'articolo 4, paragrafo 1, del Regolamento (CE) n. 300/2008 e adottare misure di sicurezza alternative atte a garantire un adeguato livello di protezione sulla base di una valutazione del rischio.*

**Area Delimitata** - *Aree identificate all'interno delle aree lato volo (Airside) di aeroporti dove si applica il Regolamento (CE) n. 300/2008, laddove lo Stato Membro può derogare dall'applicazione delle norme fondamentali comuni ed adottare misure di sicurezza alternative atte a garantire un adeguato livello di protezione sulla base di una valutazione del rischio, qualora in tali aree siano condotte esclusivamente attività che rientrano nelle categorie di cui all'articolo 1 del Regolamento (UE) n. 1254/2009. Le aree delimitate sono contrassegnate in modo chiaro al fine di consentirne l'individuazione e la facile implementazione delle varie misure previste in ragione della tipologia di area da cui si proviene o a cui si accede.*

**Minaccia** - *La probabilità che un attacco venga tentato nei confronti di un dato obiettivo entro uno specificato arco di tempo.*

**Vulnerabilità** - *L'insieme delle caratteristiche proprie di un obiettivo, che potrebbero essere sfruttate durante un attacco*

**Rischio** - *La probabilità che un attacco venga tentato e che il tentativo abbia successo*

**Valutazione del Rischio** – *La combinazione dei fattori di minaccia, vulnerabilità e di mitigazione della vulnerabilità, volta a quantificare il rischio residuale relativo ad un dato obiettivo.*

**Gestione del Rischio** – *La combinazione di accorgimenti, misure, azioni preventive di mitigazione ed abbattimento del rischio residuale.*

A

## 2. PREMESSA

Il quadro normativo comunitario in tema di sicurezza dell'aviazione civile (*aviation security*), costituito dal Regolamento (CE) n. 300/2008 dell'11 marzo 2008 e da Regolamento (UE) n. 185/2010 del 4 marzo 2010 e successive modifiche ed integrazioni, prevede che in tutti gli aeroporti di uno Stato Membro dell'Unione siano applicate le norme fondamentali comuni, costituite dalle misure preventive di sicurezza previste dai Regolamenti attuativi del citato Regolamento (CE) n. 300/2008.

Le misure dettate dai regolamenti applicativi del Regolamento (CE) n. 300/2008 impongono l'impiego di ingenti risorse finanziarie, strumentali ed umane tali che, in determinate situazioni, esse potrebbero risultare sproporzionate ed incongrue rispetto al sistema cui sono destinate.

Il legislatore comunitario, pertanto, all'articolo 4, comma 4 del Regolamento (CE) n. 300/2008, ha previsto di definire i criteri per consentire agli Stati Membri di derogare, per alcuni aeroporti, dalle norme e standard comuni e di adottare misure di sicurezza alternative che garantiscano un adeguato livello di protezione, identificate sulla base di una valutazione locale dei rischi, e giustificate da ragioni correlate alla tipologia di aeromobili impiegati ovvero alla natura, misura o frequenza del traffico aereo svolto su tali aeroporti.

Tale previsione è stata successivamente concretizzata con l'emanazione del Regolamento (UE) n. 1254/2009 che ha previsto nel dettaglio le circostanze e tipologie di traffico aereo civile che possono giustificare l'individuazione e l'applicazione di misure di sicurezza preventive ed alternative alle norme e standard comuni stabilite dal Regolamento (CE) n. 300/2008.

Tali misure alternative possono quindi riguardare l'interezza di alcuni aeroporti, oppure anche solamente parti di aeroporto nel quale sono normalmente applicate le norme e standard comuni del Regolamento (CE) n. 300/2008.

Nel primo caso trattasi di aerodromi che prendono il nome di Aeroporti Minori (*Small Airports*), nel secondo caso le parti di aeroporto destinate all'applicazione di misure di sicurezza alternative assumono il nome di Aree Delimitate (*Demarcated Areas*).

## 3. SCOPO

In ordine a quanto sopra, l'ENAC, nella sua veste di Autorità Competente nazionale nel campo dell'*aviation security* di cui all'articolo 9 del Regolamento (CE) n. 300/2008 deve dare applicazione alle previsioni del Regolamento (UE) n. 1254/2009, in quanto la mancata attuazione di tali *misure di sicurezza alternative* comporta l'automatico obbligo di applicazione, su tutti gli aeroporti situati sul territorio nazionale cui è stato attribuito il codice quadri-letterale

ICAO, di tutti gli standard e norme comuni in tema di sicurezza dell'aviazione previste dal Regolamento (CE) n. 300/2008 e sua legislazione applicativa.

Lo scopo della presente Circolare è quindi quello di addivenire alla definizione di misure di sicurezza alternative da applicare sugli aeroporti minori.

#### 4. OBIETTIVO

L'obiettivo della presente Circolare è quello di specificare le misure di sicurezza alternative da applicare

- agli aeroporti minori, in relazione alla collocazione di ognuno di essi, in base alla valutazione del rischio effettuata, in una della quattro categorie di classificazione di tali aeroporti
- alle aree delimitate.

#### 5. INDIVIDUAZIONE DEGLI AEROPORTI MINORI

Come premesso al paragrafo 1 della presente Circolare, il requisito per considerare un aeroporto come tale dal punto di vista della normativa di *aviation security* e da cui deriva il conseguente obbligo per uno Stato di prevedere, definire e quindi fare applicare delle misure di sicurezza, è il possesso o l'attribuzione di un codice quadri-letterale ICAO.

Al momento in Italia risultano operativi 95 aeroporti aperti al traffico aereo civile, aventi codice ICAO.

Le regole del Programma Nazionale per la Sicurezza dell'Aviazione Civile, diretta emanazione ed implementazione dei Regolamenti europei succitati, sono applicate sui 44 maggiori scali dove ha luogo l'attività aerea civile commerciale più rilevante, costituita dai voli di linea e non di linea, operati dai vettori nazionali ed esteri, mentre sui restanti aeroporti si applicheranno le misure di sicurezza previste nel presente documento.

L'elenco riportato nell'Allegato 1 evidenzia e distingue

- gli aeroporti ove sono applicate le misure standard comuni dei Regolamenti europei e quindi del Programma Nazionale per la Sicurezza dell'Aviazione Civile,
- gli aeroporti, che avendo un codice quadri-letterale ICAO e avendo le caratteristiche definite dall'art.1 del Regolamento (UE) n. 1254/2009, sono oggetto della presente Circolare.

**6. DEFINIZIONE DELLE MISURE DI SICUREZZA MINIME DA APPLICARE PER CIASCUNA DELLE CATEGORIE DI RISCHIO**

Nei confronti degli aeroporti minori, elencati come anzidetto nell'Allegato 1, è stato condotto un processo di analisi di valutazione del rischio, secondo la metodologia descritta all'Allegato 2 che ha portato alla compilazione di schede individuali denominate "Strumento di misurazione delle caratteristiche di un Aeroporto Minore" (MODULO A il cui tipo è riportato nell'Allegato 3A).

Il livello di rischio attribuito a ciascun aeroporto in ragione della misura del punteggio conseguito in termini di valutazione finale del rischio residuale, espresso in numero, ha consentito la collocazione degli aeroporti all'interno di una delle seguenti quattro categorie:

- Categoria 1, da 00 a 50 punti;
- Categoria 2, da 51 a 80 punti;
- Categoria 3, da 81 a 100 punti;
- Categoria 4, oltre 100 punti.

A ciascuna categoria è associata una combinazione di misure, procedure e strumenti fisici ovvero infrastrutturali (misure alternative minime) per la mitigazione del rischio residuale descritte in dettaglio al successivo paragrafo 7 ed elencate con la loro applicabilità in funzione della Categoria dell'aeroporto nel MODULO B – Matrice del rischio illustrata nell'Allegato 3B .

Pertanto, a seguito della valutazione, per ciascun aeroporto minore sarà predisposta una scheda che ne definisce il livello di rischio misurato e le misure di mitigazione che dovranno quindi essere implementate al fine di affrontare i rischi residuali e riportare il livello di sicurezza reale e percepito dell'aeroporto entro ambiti accettabili, compatibili con gli standard della regolamentazione europea.

Con provvedimento del Direttore Generale dell'ENAC le misure di sicurezza alternative saranno rese esecutive per il singolo aeroporto interessato.

La responsabilità dell'attuazione delle misure alternative da adottare dovrà far carico, in funzione della tipologia delle stesse, alla Direzione Aeroportuale ENAC, al gestore aeroportuale, al vettore aereo, alle società di lavoro aereo, alle scuole di volo, agli aeroclub, alle società che utilizzano aeromobili per attività di affari o per finalità di cui al punto 10 dell'articolo 1 del Regolamento (UE) n. 1254/2010, all'esercente privato dell'aeromobile.

*16*

## 7. MISURE DI SICUREZZA ALTERNATIVE MINIME

Di seguito sono riportate tutte le misure di sicurezza alternative, suddivise in cinque differenti classi in ragione dell'area di competenza e singolarmente numerate con un codice identificativo.

Così come precedentemente specificato, per ciascun aeroporto minore; in base alla classificazione, dovranno essere applicate le misure di sicurezza relative alla categoria di appartenenza, secondo quanto indicato nel Modulo B dell'Allegato 3B.

### 7.1 Misure e Procedure Generali

#### F01 - Programma di Sicurezza dell'Aeroporto Minore (PSAM)

Per ciascun aeroporto deve essere predisposto un PSAM dettagliando i dati dell'aeroporto, gli enti ed operatori presenti e le misure di sicurezza applicate con le relative responsabilità. Il PSAM è redatto dal gestore e presentato alla Direzione Aeroportuale competente, salvo il caso in cui trattasi di gestione diretta ENAC ed in tale circostanza la redazione del PSAM è da considerarsi di competenza della Direzione Aeroportuale stessa (Vedi schema tipo nell'Allegato 4).

#### F02 - Scheda di Sicurezza dei soggetti/enti aeroportuali

Ciascun ente, operatore e soggetto che svolge attività su un aeroporto minore deve redigere una scheda che descriva, in modo conciso, gli elementi e precauzioni di sicurezza adottate e le responsabilità interne da sottoporre alla Direzione Aeroportuale competente.

La scheda dovrà riportare anche i recapiti di persone che abbiano un coinvolgimento sulle attività aeroportuali in caso di eventi di security, identificando e descrivendo, altresì, le azioni e le procedure di emergenza da porre in essere in caso di incidenti di sicurezza, come ad esempio un allarme bomba, l'identificazione di accessi non autorizzati, atti di pirateria aerea reale o tentata, sabotaggio di aeromobili o delle installazioni aeroportuali, oggetti/ordigni sospetti o non identificati, etc.

#### F03 - Programma di Monitoraggio Aeroportuale della Conformità

In aggiunta al controllo interno effettuato dai singoli enti, operatori e soggetti che hanno redatto e presentato una Scheda di Sicurezza, la Direzione Aeroportuale competente dovrà condurre una visita di monitoraggio, in base a frequenze prestabilite.

## 7.2 Sicurezza dell'Aeroporto

### F04 - Recinzione e/o barriera fisica (naturale e/o artificiale) di separazione tra Landside ed Airside

Allo scopo di delineare e proteggere adeguatamente le aree interne di un aeroporto da possibili accessi non autorizzati o non supportati da ragioni operative, può essere necessario predisporre un'adeguata recinzione ovvero barriera fisica costituita da elementi naturali o artefatti che forniscano la separazione tra *landside* ed *airside*, prevenendo ragionevolmente accessi non autorizzati.

### F05 - Sistemi di rilevamento perimetrici anti-intrusione

È un sistema che può essere impiegato a complemento di una recinzione ovvero come dispositivo a sé stante.

Nel caso di utilizzo di tale dispositivo come sistema a sé stante, esso può considerarsi come sostitutivo della recinzione di cui al punto precedente, a patto che esistano specifiche procedure ed azioni immediate in caso di allarme.

### F06 - Impianti/sistemi di illuminazione delle aree di movimento e dei siti aeroportuali

Un'adeguata illuminazione notturna fornisce un continuo livello di protezione da eventi di varia natura (vandalismo, furti, accessi non autorizzati, atti di interferenza). In ragione delle aree da proteggere da tali possibili atti, l'attivazione di un sistema di illuminazione può essere prevista in modo tale da garantire la visibilità notturna almeno di aree quali i varchi di accesso veicolari e pedonali, installazioni sensibili (depositi carburanti, centrali tecnologiche, elettriche, idriche, hangar, officine), confini e relativa segnaletica di security, piazzali aeromobili, strade di accesso all'aerodromo, ed ogni altra zona che dovesse essere ritenuta necessaria al fine di fornire la giusta visibilità.

### F07 - Segnaletica aeroportuale di security

Apposita segnaletica informativa sullo status delle aree aeroportuali e regole ivi applicate deve essere posta nelle zone di confine ed in ogni altra area laddove si ritiene necessario informare il pubblico e gli operatori su divieti, obblighi e comportamenti da rispettare in ambito di aviation security.

#### F08 - Zonizzazione delle varie aree aeroportuali

L'attribuzione di diverso status di sicurezza alle zone interne all'aerodromo, specialmente quelle comprese nel perimetro operativo dell'aeroporto, può rappresentare una necessità laddove si voglia limitare l'accesso a zone e siti di particolare rilevanza per la security. Qualora non ricorrano tali condizioni, si ritiene necessaria l'attribuzione di diverso status almeno tra le aree cosiddette pubbliche (Landside) e quelle operative (Airside),

#### F09 - Procedure di chiusura edifici, manufatti, porte e varchi aeroportuali

In linea di principio, l'accesso ad edifici, manufatti e il passaggio attraverso varchi e porte è riservato a chi ha ragioni operative e legittime. Per quanto riguarda gli edifici e manufatti dell'aeroporto minore, essi devono essere chiusi a chiave o lucchetto o con altro dispositivo di serratura negli orari di non operatività, al pari delle porte e varchi non utilizzati. Negli orari notturni ovvero di chiusura dell'aeroporto, tale misura deve essere implementata nei confronti di tutti gli edifici e manufatti, varchi e porte che consentano accesso in airside o comunque nelle aree operative dell'aeroporto. Apposita gestione delle chiavi ovvero dei dispositivi di riapertura, sblocco delle combinazioni, etc., deve essere implementata, limitando al massimo il numero dei soggetti in possesso degli strumenti e delle credenziali di apertura, e prevedendo periodica sostituzione e/o cambio delle serrature/combinazioni.

#### F10 - Tesseramento Aeroportuale degli Operatori

È opportuno considerare l'implementazione di un sistema di tessere di identificazione che consentano l'accesso e la circolazione nonché l'immediato riconoscimento degli operatori aeroportuali quando sono in servizio all'interno delle aree operative aeroportuali, rilasciate a fronte di ragioni legittime ed operative, a seguito di background check.

Salvo che non sia necessaria una formazione più approfondita in ragione di compiti e mansioni più rilevanti sotto il profilo della security, il richiedente dovrà essere stato preventivamente sottoposto a corso di security almeno in base al § 11.2.6.2. del Regolamento (UE) n. 185/2010.

Per il personale navigante non di base sull'aeroporto, la licenza, attestato o certificato di membro di equipaggio è titolo di accesso sufficiente, limitatamente alle operazioni connesse all'arrivo e partenza dell'aeromobile.

#### F11 - Procedure di challenging

La creazione ed il mantenimento di un ambiente sicuro e maggiormente resistente a potenziali interferenze illecite si realizza anche attraverso la diffusione ed il consolidamento di una cultura di security, laddove ogni singolo individuo ed ogni entità è conscia del proprio ruolo attivo che svolge non solo applicando misure fisiche di sicurezza, ma anche implementando comportamenti volti ad individuare anomalie e situazioni inconsuete e/o sospette.

Tale costante attenzione e vigilanza da parte di tutti coloro che operano nell'ambiente aeroportuale, quindi, dovrebbe risultare in un primo livello di azione che gli operatori aeroportuali dovrebbero compiere nei confronti dell'anomalia. Tale azione nel campo dell'aviation security è definita "*challenging*". Esempi di *challenging* sono:

- approcciare una persona non conosciuta che circola in una zona dove non dovrebbe trovarsi( esempio un hangar di manutenzione aeromobile e chiedere di identificarsi
- individuare persone non conosciute all'interno degli spazi di propria competenza e chiedere loro di identificarsi

L'implementazione del *challenging* assume un'importanza ed una valenza rilevante soprattutto in ambienti come gli Aeroporti Minori laddove non sono applicate (o lo sono in misura minore) le norme comuni base di aviation security (controllo accessi, screening delle persone e degli oggetti, controllo dei veicoli) e quindi dove in ragione di tali esenzioni viene a mancare l'azione di controllo ed individuazione che è invece applicata sugli aeroporti ordinari.

Specifiche istruzioni dovranno essere inserite nella scheda di sicurezza predisposta dagli operatori

#### F12 - Controllo Accessi Manuale e/o Elettronico

Si ritiene opportuna l'implementazione del controllo degli accessi delle persone e dei veicoli esclusivamente sugli Aeroporti Minori di Categoria 4.

#### F13 - 100% Screening delle persone e degli oggetti trasportati

Questa misura di sicurezza è da considerarsi solo in occasione di speciali circostanze ed eventi che richiedano l'innalzamento del livello di sicurezza dell'aeroporto ed è condotta secondo le previsioni del Programma Nazionale di Sicurezza.

#### F14 - Random Screening delle persone e degli oggetti trasportati

Fermo restando quanto detto al punto precedente nonché ad eventuali situazioni che lo richiedano, si ritiene necessaria l'applicazione dello screening a campione continuo delle

persone e degli oggetti trasportati, da condurre prima di accedere in airside presso gli Aeroporti Minori di Categoria 4, secondo le previsioni del Regolamento (EU) n. 185/2010.

F15 - 100% Screening dei veicoli

Vedi F13

F16 - Random Screening dei veicoli

Fermo restando quanto detto al punto F14 nonché ad eventuali situazioni che lo richiedano, si ritiene necessaria l'applicazione dello screening a campione continuo dei veicoli, da condurre prima di accedere in airside presso gli aeroporti di Categoria 4, secondo le previsioni del § 1.4.2. del Regolamento (UE) n. 185/2010.

F17 - Presidio fisso Forze dell'Ordine

Si ritiene opportuna la presenza di un presidio o posto fisso di una delle Forze dell'Ordine sugli Aeroporti Minori di Categoria 4, operante durante gli orari di apertura dell'aeroporto.

**7.3 Sicurezza degli Aeromobili**

F18 – Ispezione di sicurezza dell'aeromobile (search)

Questa misura di sicurezza è da considerarsi solo in occasione di speciali circostanze ed eventi che richiedano l'innalzamento del livello di sicurezza dell'aeroporto ed è condotta secondo le previsioni del Capitolo 3 del Regolamento (UE) n. 185/2010.

F19 - Protezione aeromobili

Gli aeromobili parcheggiati presso gli Aeroporti Minori devono essere mantenuti protetti contro le interferenze illecite.

Pertanto tutti i soggetti che svolgono attività di aviazione generale o che hanno la gestione di aree di parcheggio o di ricovero aeromobili , devono assicurare che

- gli aeromobili siano chiusi a chiave e che le chiavi siano custodite in un luogo sicuro, accessibile solo alle persone autorizzate dal proprietario o esercente dell'aeromobile.
- sia predisposto e tenuto aggiornato l'elenco delle persone autorizzate ad accedere agli aeromobili affidati in custodia nonché, per gli Aero Club e le Scuole di Volo, l'elenco dei soci e degli istruttori che hanno diritto ad utilizzare gli aeromobili.



- Le scuole di volo e di paracadutismo dovranno tenere un elenco aggiornato degli allievi. Copia di tale elenco, dovrà essere consegnato al punto di controllo dell'accesso alle aree lato volo, qualora istituito.
- Il trasporto di persone a bordo degli aeromobili da parte degli Aero Club e delle Scuole di Volo, può avvenire solo se le stesse sono personalmente conosciute dal socio o da un responsabile della scuola di volo.
- L'utilizzo degli aeromobili da parte dei piloti esterni è consentito solo a persone note e, comunque, devono essere autorizzate da un responsabile dell'Aero Club o della Scuola di Volo.
- È fatto obbligo di riportare in un apposito registro i dati personali dei piloti, nel rispetto delle norme sulla privacy.
- Il suddetto registro deve essere disponibile al personale ispettivo ENAC che opera in conformità al Programma Nazionale di Controllo della Qualità.
- La scheda di sicurezza delle società di lavoro aereo e degli altri soggetti che sono tenuti a redigerla, deve comprendere le misure attuate per la protezione degli aeromobili ed i mezzi utilizzati.

#### F20 - Hangar per ricovero aeromobili

In alternativa e/o in aggiunta al punto 19 relativamente al requisito della protezione e chiusura degli aeromobili, gli aeromobili possono essere ricoverati all'interno di hangar mantenuti chiusi e protetti da accessi non autorizzati, avendo cura di adottare le medesime prescrizioni del punto F19 in ordine alla gestione delle chiavi.

#### **7.4 Sicurezza dei Passeggeri e Bagagli**

##### F21 - Riconcilio Passeggeri e bagaglio

Anche questa misura di sicurezza è da considerarsi necessaria solo in occasione di speciali circostanze ed eventi che richiedano l'innalzamento del livello di sicurezza dell'aeroporto ed è condotta secondo le previsioni del Programma Nazionale di Sicurezza.

Fermo restando quanto sopra, tuttavia, se ne dispone l'applicazione, secondo le previsioni del Regolamento (UE) n. 185/2010, in occasione di voli di cui al punto 10 dell'articolo 1 del Regolamento (UE) n. 1254/2009.

## 8. AREE DELIMITATE

Come già definito all'interno del Programma Nazionale per la Sicurezza dell'Aviazione Civile, l'Area Delimitata è

- una zona separata dalle aree sterili mediante controlli di accesso oppure,
- qualora sia essa stessa un'area sterile, una zona separata da altre aree sterili dell'aeroporto.

Per gli scopi del presente Programma, inoltre, le Aree Delimitate possono definirsi quelle aree, che pur se identificate all'interno delle aree lato volo (Airside) di aeroporti dove si applica il Regolamento (CE) n. 300/2008 ed il Programma Nazionale per la Sicurezza dell'Aviazione Civile, per le quali è possibile derogare dall'applicazione delle norme fondamentali comuni ed adottare misure di sicurezza alternative atte a garantire un adeguato livello di protezione sulla base di una valutazione del rischio.

### 8.1 Istituzione delle Aree Delimitate

L'istituzione di Aree Delimitate è possibile allorquando ricorrano le seguenti condizioni:

- a) zone aeroportuali in cui sono condotte esclusivamente attività che rientrano nelle categorie di cui all'articolo 1 del Regolamento (UE) n. 1254/2009, ed in genere attività di aviazione generale; oppure
- b) zone aeroportuali destinate alle attività di manutenzione aeromobili;

e per entrambi i casi:

- c) ubicazione delle zone in area aeroportuale decentrata o separata dalle aree destinate alle attività disciplinate dal Regolamento (CE) n. 300/2008 e dal Programma Nazionale per la Sicurezza dell'aviazione civile, in modo sufficiente da impedire, durante le rispettive operazioni ed attività, la commistione di persone, bagagli, merce, posta, forniture ed aeromobili sottoposti a differenti regimi di security.

Per l'istituzione di una Area Delimitata, il titolare dell'area in virtù di un rapporto concessorio e/o subconcessorio presenta istanza alla Direzione Aeroportuale competente, indicando:

- caratteristiche dell'area da individuare,
- tipo di attività,
- soggetto e/o soggetti responsabili,
- infrastrutture e zone interessate,
- confini e separazione,

- procedure di accesso dal lato terra e lato volo, controllo accessi e screening, ed ogni altro elemento utile per la valutazione dell'opportunità di attivare tale Area Delimitata nel rispetto del mantenimento di un ragionevole livello di sicurezza all'interno dell'aeroporto.

La Direzione Aeroportuale, qualora concordi con la proposta, concede il proprio assenso, previa informativa agli Enti di Stato ed al Gestore aeroportuale.

Il Gestore aeroportuale provvede ad aggiornare il Programma Aeroportuale di Sicurezza con le informazioni, elementi, procedure e planimetrie, relative all'istituzione ed al mantenimento di una o più Aree Delimitate, e lo inoltra alla Direzione Aeroportuale.

Nel caso di Aeroporti a gestione diretta, la Direzione Aeroportuale competente, istituisce una o più Aree Delimitate e provvede ad aggiornare di conseguenza il Programma di Sicurezza Aeroportuale, se redatto.

La Direzione Aeroportuale provvede a fornire opportuna informazione agli organi competenti per l'eventuale aggiornamento delle carte aeronautiche.

## 8.2 Separazione e Segnaletica

Le aree delimitate sono contrassegnate in modo chiaro al fine di consentirne l'individuazione e l'implementazione delle varie misure previste, in ragione della tipologia di area da cui si proviene o a cui si accede.

Qualora le Aree Delimitate non siano separate dalle altre zone aeroportuali interne aventi lo status di *Parti Critiche delle Aree Sterili* per mezzo di barriera fisica, il confine è stabilito con una segnaletica al suolo, con riga continua di colore facilmente identificabile ed in linea con le previsioni normative nel settore *safety*, su piazzali, area di movimento e vie di circolazione interne.

Inoltre, sulle vie di circolazione e sui camminamenti pedonali di confine tra area delimitata e parte critica dell'area sterile, la segnaletica è completata con la seguente iscrizione al suolo, posta al di là della Zona Delimitata: "Parte Critica".

Nel caso di confine su vie di circolazione, infine, la segnaletica al suolo è completata da un pannello verticale, conforme alle norme di *safety*, riportante la seguente iscrizione: "Parte Critica – Prima di accedere contattare la Security aeroportuale e attendere autorizzazione".

### 8.3 Modalità e procedure di accesso dal lato terra alle Aree Delimitate

Fatte salve le prescrizioni relative ai requisiti di security per la progettazione degli aeroporti, ad un soggetto (es. Aero Club, vettore aereo che svolge manutenzione aeromobili, etc.) che gestisce un'Area Delimitata adiacente al confine aeroportuale di separazione *lato terra* e *lato volo*, può essere affidata la gestione e la responsabilità di un punto di accesso dal *lato terra* verso il *lato volo*/Area Delimitata in parola, per l'ingresso e la circolazione di persone, veicoli e beni relativi alle operazioni svolte esclusivamente all'interno di tale Area Delimitata.

In tal caso, il soggetto che gestisce l'Area Delimitata è tenuto a:

- predisporre un sistema di controllo accessi dal *lato terra* al *lato volo*/Area Delimitata tale da consentire l'accesso e la circolazione solo a persone e veicoli che hanno ragioni legittime;
- redigere e presentare alla Direzione Aeroportuale competente, un programma di sicurezza che descriva i mezzi e le procedure per mantenere in sicurezza l'Area Delimitata. Il Programma in parola dovrà identificare la persona designata come responsabile dell'implementazione delle misure e procedure stabilite all'interno del Programma.

### 8.4 Modalità di Accesso dalle Aree Delimitate alle Aree Sterili

Il personale ed i veicoli che necessitano di accedere da un'Area Delimitata ad una Area Sterile, sono sottoposti alle misure previste al Capitolo 1 del Regolamento (CE) n. 300/2008 e sua legislazione attuativa.

Il soggetto responsabile dell'Area Delimitata è tenuto ad assicurare ragionevolmente che le persone ed i veicoli autorizzati ad accedere e circolare esclusivamente nell'Area Delimitata dal *lato terra* non attraversino la linea di demarcazione con le Parti Critiche delle Aree Sterili, a meno che prima di tale attraversamento non siano state assolte le previsioni relative al controllo degli accessi ed allo screening, in osservanza di quanto prescritto nel Programma Nazionale per la Sicurezza dell'Aviazione Civile.

Prima di oltrepassare il confine tra Area Delimitata ed Aree Sterili, l'operatore proveniente dall'area delimitata dovrà chiamare il numero telefonico della Security aeroportuale ed attendere l'arrivo della Pattuglia Mobile di Screening. All'arrivo della pattuglia, la/e persona/e, il veicolo e gli oggetti trasportati saranno sottoposti a controllo dei titoli di accesso e a screening,

secondo le metodologie previste dalla normativa in vigore ed in ragione dello status dell'area in cui la/e persona/e ed il veicolo debbono accedere.

Gli addetti della Pattuglia Mobile di Screening avranno cura di registrare e conservare i dati relativi a circostanze, persone e veicoli che sono stati sottoposti a controllo accessi e screening, rendendoli disponibili su richiesta di ENAC.

Il Gestore aeroportuale o la Direzione Aeroportuale, a seconda dei casi, include nel Programma Aeroportuale di Sicurezza le procedure relative al controllo accessi e allo screening delle persone, veicoli e oggetti trasportati che accedono alle Aree Sterili provenienti da un'Area Delimitata.

### **8.5 Modalità di Accesso dalle Aree Sterili alle Aree Delimitate**

Persone e veicoli provenienti dalle Aree Sterili che accedono ad una Area Delimitata non sono sottoposti a controllo dell'accesso ed a screening, ma sono tenuti a possedere ed esporre un titolo di accesso e circolazione valido per l'Area Delimitata in parola, secondo quanto previsto dal Programma Nazionale per la Sicurezza dell'Aviazione Civile, e dalle disposizioni del locale Programma di Sicurezza Aeroportuale.

### **8.6 Misure di sicurezza da applicare all'interno delle Aree Delimitate**

In aggiunta alle previsioni stabilite nei precedenti punti, all'interno delle Aree Delimitate sono applicate almeno le seguenti misure di sicurezza:

- Chiusura degli accessi da *lato terra* a *lato volo* quando non operativi nonché degli edifici adiacenti che offrono un accesso in area *lato volo*;
- Controllo accessi da *lato terra* a *lato volo* nel caso di varchi aperti di passaggio operatori, passeggeri, veicoli;
- Illuminazione e segnaletica di security, secondo le modalità applicate nelle aree sterili;
- Tesseramento aeroportuale anche per persone e veicoli che operano esclusivamente all'interno dell'Area Delimitata, secondo le previsioni del Capitolo 1 del Regolamento (UE) n. 185/2010 e del Programma Nazionale per la Sicurezza dell'aviazione civile;
- Protezione degli aeromobili parcheggiati da interferenza illecita, secondo le linee guida dei punti F19 ed F20 illustrati nel Capitolo 6 del presente Programma;
- È fatto divieto di introdurre attraverso i varchi da *lato terra* a *lato volo*/Area Delimitata qualunque merce, posta, forniture, materiale ed altri beni destinati poi al consumo, vendita, utilizzo, lavorazione ed handling nelle aree sterili dell'Aeroporto.

- È fatto divieto al personale aeroportuale che non opera in via esclusiva all'interno di una data Area Delimitata, di utilizzare un punto di accesso pedonale e veicolare da lato terra a lato volo/Aree Delimitate.

### **8.7 Vigilanza**

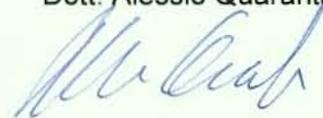
Nel caso di istituzione di una o più Aree Delimitate all'interno di un aeroporto civile, l'attività di pattugliamento, sorveglianza e vigilanza aeroportuale di cui al paragrafo 1.5. del Regolamento (UE) 185/2010 dovrà coprire anche tali zone, in modo particolare i confini ed attraversamenti tra aree con diverso status.

### **9. DECORRENZA**

La presente circolare entra in vigore sei mesi dopo la data di pubblicazione sul sito internet dell'ENAC.

I suoi contenuti superano ogni precedente normativa per la security applicabile agli aeroporti minori e alle aree delimitate.

Il Direttore Generale  
Dott. Alessio Quaranta



Allegati:

Allegato 1: Elenco Aeroporti Nazionali

Allegato 2: Valutazione e Gestione del Rischio per gli Aeroporti Minori

Allegato 3A: MODULO A - Strumento di misurazione delle caratteristiche di un Aeroporto Minore

Allegato 3B: MODULO B – Matrice di rischio

Allegato 4: Programma di Sicurezza dell'Aeroporto Minore

## Allegato 1

## ELENCO AEROPORTI NAZIONALI

N.	Aeroporto - Regolamento CE 300/2008	Aeroporto Minore - Regolamento UE 1254/2009	Codice ICAO	Direzione Aeroportuale competente
1		ALBENGA	LIMG	GENOVA
2		ALESSANDRIA	LILA	TORINO
3	ALGHERO		LIEA	ALGHERO-OLBIA
4		ALZATE BRIANZA	LILB	MILANO MALPENSA
5	ANCONA FALCONARA		LIPI	ANCONA-PESCARA
6	AOSTA		LIMW	TORINO
7		AQUINO	LIAQ	ROMA CIAMPINO
8		AREZZO	LIQB	FIRENZE-PISA
9		ASIAGO	LIDA	VERONA
10	BARI PALESE		LIBD	BARI-BRINDISI
11		BELLUNO	LIDB	VENEZIA-RONCHI
12	BERGAMO ORIO AL SERIO		LIME	BERGAMO-BRESCIA
13		BIELLA CERRIONE	LILE	TORINO
14	BOLOGNA BORGO PANIGALE		LIPE	BOLOGNA-RIMINI
15	BOLZANO		LIPB	VERONA
16	BRESCIA MONTICHIARI		LIPO	BERGAMO-BRESCIA
17	BRINDISI CASALE		LIBR	BARI-BRINDISI
18	CAGLIARI ELMAS		LIEE	CAGLIARI
19		CAIOLO	LILO	BERGAMO-BRESCIA
20		CALCINATE DEL PESCE	LILC	MILANO MALPENSA
21		CAPUA	LIAU	NAPOLI
22		CARPI BUDRIONE	LIDU	BOLOGNA-RIMINI
23		CASALE MONFERRATO	LILM	TORINO
24	CATANIA FONTANAROSSA		LICC	CATANIA
25		COMO	LILY	MILANO MALPENSA
26		CREMONA MIGLIARO	LILR	MILANO LINATE
27	CROTONE		LIBC	LAMEZIA-REGGIO CALABRIA
28	CUNEO LEVALDIGI		LIMZ	TORINO
29		FANO	LIDF	ANCONA-PESCARA
30		FERRARA AGUSCELLO	LIDV	BOLOGNA-RIMINI
31		FERRARA SAN LUCA	LIPF	BOLOGNA-RIMINI
32	FIRENZE PERETOLA		LIRQ	FIRENZE-PISA
33	FOGGIA GINO LISA		LIBF	BARI-BRINDISI
34		FOLIGNO	LIAF	ANCONA-PESCARA
35	FORLI'		LIPK	BOLOGNA-RIMINI
36	GENOVA SESTRI LEVANTE		LIMJ	GENOVA

N.	Aeroporto - Regolamento CE 300/2008	Aeroporto Minore - Regolamento UE 1254/2009	Codice ICAO	Direzione Aeroportuale competente
37		GORIZIA	LIPG	VENEZIA-RONCHI
38	GROSSETO (Reg 300 parzialmente applicato)		LIRS	FIRENZE-PISA
39	LAMEZIA TERME		LICA	LAMEZIA-REGGIO CALABRIA
40	LAMPEDUSA		LICD	PALERMO
41		L'AQUILA PRETURO	LIAP	ANCONA-PESCARA
42		LATINA	LIRL	ROMA CIAMPINO
43		LECCE LEPORE SAN CATALDO	LINL	BARI-BRINDISI
44		LEGNAGO	LIDL	VERONA
45		LUCCA TASSIGNANO	LIQL	FIRENZE-PISA
46		LUGO DI ROMAGNA	LIDG	BOLOGNA-RIMINI
47	MARINA DI CAMPO (Reg 300 parzialm. applicato)		LIRJ	FIRENZE-PISA
48		MASSA CINQUALE	LIRQ	FIRENZE-PISA
49		MILANO BRESSO	LIMB	MILANO LINATE
50	MILANO LINATE		LIML	MILANO LINATE
51	MILANO MALPENSA		LIMC	MILANO MALPENSA
52		MODENA	LIPM	BOLOGNA-RIMINI
53	NAPOLI CAPODICHINO		LIRN	NAPOLI
54		NOVI LIGURE	LIMR	TORINO
55	OLBIA COSTA SMERALDA		LIEO	ALGHERO-OLBIA
56	ORISTANO FENOSU		LIER	CAGLIARI
57		PADOVA	LIPU	VENEZIA-RONCHI
58		PALERMO BOCCADIFALCO	LICP	PALERMO
59	PALERMO PUNTA RAISI		LICJ	PALERMO
60	PANTELLERIA		LICG	PALERMO
61	PARMA		LIMP	BOLOGNA-RIMINI
62		PAVULLO NEL FRIGNANO	LIDP	BOLOGNA-RIMINI
63	PERUGIA SANT'EGIDIO		LIRZ	ANCONA-PESCARA
64	PESCARA		LIBP	ANCONA-PESCARA
65	PISA SAN GIUSTO		LIRP	FIRENZE-PISA
66		RAVENNA	LIDR	BOLOGNA-RIMINI
67	REGGIO CALABRIA		LICR	LAMEZIA-REGGIO CALABRIA
68		REGGIO EMILIA	LIDE	BOLOGNA-RIMINI
69		RIETI	LIQN	ROMA CIAMPINO
70	ROMA CIAMPINO		LIRA	ROMA CIAMPINO
71	ROMA FIUMICINO		LIRF	ROMA FIUMICINO
72		ROMA URBE	LIRU	ROMA CIAMPINO
73	SALERNO PONTECAGNANO		LIRI	NAPOLI



N.	Aeroporto - Regolamento CE 300/2008	Aeroporto Minore - Regolamento UE 1254/2009	Codice ICAO	Direzione Aeroportuale competente
74		SARZANA LUNI	LIQW	GENOVA
75	SIENA (Reg 300 parzialmente applicato)		LIQS	FIRENZE-PISA
76		TARANTO GROTTAGLIE	LIBG	BARI-BRINDISI
77		THIENE	LIDH	VERONA
78		TORINO AERITALIA	LIMA	TORINO
79	TORINO CASELLE		LIMF	TORINO
80	TORTOLI'		LIET	ALGHERO-OLBIA
81	TRAPANI BIRGI		LICT	PALERMO
82		TRENTO MATTARELLO	LIDT	VERONA
83	TREVISO SANT'ANGELO		LIPH	VENEZIA-RONCHI
84	TRIESTE RONCHI DEI LEGIONARI		LIPQ	VENEZIA-RONCHI
85		UDINE CAMPOFORMIDO	LIPD	VENEZIA-RONCHI
86		VALBREMBO	LILV	BERGAMO-BRESCIA
87		VARESE VENEGONO	LIMN	MILANO MALPENSA
88		VENEZIA LIDO	LIPV	VENEZIA-RONCHI
89	VENEZIA TESSERA		LIPZ	VENEZIA-RONCHI
90		VERCELLI	LILI	TORINO
91		VERGIATE	LILG	MILANO MALPENSA
92		VERONA BOSCOMANTICO	LIPN	VERONA
93	VERONA VILLAFRANCA		LIPX	VERONA
94		VITERBO	LIRV	ROMA CIAMPINO
95		VOGHERA RIVANAZZANO	LILH	MILANO LINATE

**Apt. Reg. 300/2008 = 41**

**Apt. Reg. 300/2008 (parz.) = 3**

**Apt. Reg. 1254/2009 = 51**

## VALUTAZIONE E GESTIONE DEL RISCHIO PER GLI AEROPORTI MINORI

### 1. La Gestione del Rischio nel contesto dell'*aviation security* (*Risk Management*): Minaccia, Vulnerabilità, Rischio

Lo Standard 2.1.1 dell'Annesso 17 ICAO alla Convenzione di Chicago prevede che "Ogni Stato Contraente stabilisce un'organizzazione e sviluppa ed implementa regolamenti, pratiche e procedure per salvaguardare l'aviazione civile da atti di interferenza illecita, tenendo conto la sicurezza, regolarità ed efficienza dei voli".

Lo Standard 2.2.2 del medesimo Annesso, dispone che "Ogni Stato Contraente assicura che le misure destinate alla salvaguardia da atti di interferenza illecita siano applicate alle operazioni che si svolgono sul territorio nazionale entro i limiti possibili, sulla base di una valutazione del rischio condotta dalle competenti autorità nazionali".

Lo Standard 3.1.3, infine, prevede che "Ogni Stato Contraente mantiene sotto costante revisione il livello di minaccia nei confronti dell'aviazione civile all'interno del proprio territorio, e stabilisce ed implementa regole e procedure che adeguano gli elementi rilevanti del proprio Programma Nazionale di Sicurezza al livello della minaccia, sulla base di una valutazione del rischio condotta dalle competenti autorità nazionali".

Sulla scorta della regolamentazione ICAO, esistono tre concetti principali usati in ambito internazionale nel contesto dell'*aviation security*:

- Minaccia (*Threat*)
- Vulnerabilità (*Vulnerability*)
- Rischio (*Risk*)

#### Minaccia (*Threat*)

Per minaccia si intende la misura della possibilità o la probabilità che dei terroristi ovvero più in generale, dei criminali, compiano o tentino di compiere un attacco nei confronti di un dato obiettivo, e quindi un atto di interferenza illecita nei confronti dell'aviazione civile.

Tecnicamente essa viene definita come "la probabilità che un attacco venga tentato nei confronti di un dato obiettivo entro uno specificato arco di tempo".

La minaccia dipende da due fattori:

- l'intento o il desiderio di porre in essere un atto di interferenza illecita, attaccando un obiettivo che appare o risulta appetibile; e
- la capacità dei perpetratori di condurre e portare a termine un atto di interferenza illecita, attaccando un dato obiettivo.

Pertanto, affinché sussista una minaccia nei confronti di un obiettivo, i perpetratori debbono avere sia il desiderio ovvero l'intenzione di attaccare un obiettivo, che i mezzi per farlo.

#### Vulnerabilità (Vulnerability)

La vulnerabilità viene definita come *"l'insieme delle caratteristiche proprie di un obiettivo, che potrebbero essere sfruttate durante un attacco"*.

Pertanto, laddove la minaccia è essenzialmente costituita da caratteristiche e proprietà che attengono ai perpetratori, la vulnerabilità rappresenta le caratteristiche proprie riferite all'obiettivo specifico.

#### Rischio (Risk)

Per rischio si definisce la misura della probabilità che dei perpetratori tentino di compiere un atto di interferenza illecita ai danni dell'aviazione civile, attraverso un attacco ad un dato obiettivo, e che tale attacco abbia successo nello sfruttare le vulnerabilità dell'obiettivo.

In altre parole, il concetto di *rischio* racchiude e comprende sia l'elemento della *minaccia* che della *vulnerabilità*.

Più concisamente, il rischio è definito come *"la probabilità che un attacco venga tentato e che il tentativo abbia successo"*.

È impossibile garantire e fornire l'assoluta sicurezza per mezzo di misure preventive di aviation security, pertanto i rischi non potranno mai essere del tutto eliminati.

Tuttavia è necessario adottare delle misure di sicurezza che, pur senza inficiare il normale e regolare svolgimento delle operazioni limitando le libertà degli individui e degli operatori utenti del trasporto aereo, riducano la probabilità che un attacco abbia successo. In altre parole stabilire una combinazione di accorgimenti che vadano a mitigare la probabilità di un attacco, incidendo sulle caratteristiche dell'obiettivo e sulla sua vulnerabilità e che quindi siano capaci di ridurre l'appetibilità impattando anche sull'elemento umano costituito dalla volontà ed intenzione a identificare proprio quell'obiettivo come possibile via per compiere con successo un atto di interferenza.

Questo processo viene definito gestione del rischio (risk management).

## **2. Individuazione dei criteri e degli elementi da considerare per la valutazione della minaccia e definizione delle categorie di minaccia – collocazione degli aeroporti all'interno delle diverse categorie di minaccia**

Come detto al paragrafo precedente, l'*intento*, il *desiderio* e soprattutto la *capacità* sono elementi fondamentali di cui tenere conto nell'individuare il livello di minaccia che potenzialmente incombe su di un obiettivo, che nel caso specifico è rappresentato da una installazione, un aeroporto, e più in generale, dal trasporto aereo civile.

Si tratta, quindi, di ricondurre tali fondamentali elementi applicandoli al territorio e tessuto sociale ove l'obiettivo è collocato.

Nel concreto, poiché l'esercizio finale ha per oggetto la valutazione e gestione del rischio su base locale, è necessario stabilire quali siano le fonti di potenziale minaccia che su tale base possono catalizzare ed attivare *intento*, *desiderio* e *capacità*, generando l'elemento *minaccia*. Poiché il concetto di minaccia è per sua natura collegato all'elemento criminalità, le informazioni relative sono patrimonio di organi nazionali diversi dall'Autorità Competente nel settore della sicurezza dell'aviazione civile. Pertanto ENAC, di concerto con il Ministero dell'interno, ha identificato i parametri e gli elementi di cui tener conto per la rilevazione della potenziale minaccia che poi tale Ministero ha provveduto a quantificare su base locale in base alle informazioni possedute e gestite istituzionalmente.

In ragione del diverso livello di minaccia locale, gli Aeroporti Minori sono stati collocati all'interno delle seguenti quattro categorie:

- Basso - non è stata identificata, nel territorio oggetto di analisi o nelle immediate vicinanze, una specifica presenza rilevante di elementi che possono rappresentare fonti di minaccia;
- Medio-Basso - è stata stimata, nel territorio oggetto di analisi o nelle immediate vicinanze, la presenza di alcuni degli elementi che possono rappresentare fonti di minaccia;
- Medio-Alto - è stato stimato, nel territorio oggetto di analisi o nelle immediate vicinanze, un numero significativo di elementi di minaccia ovvero una concentrazione di essi nel territorio
- Alto - è stata stimata, nel territorio oggetto di analisi o nelle immediate vicinanze, la presenza di tutti gli elementi di minaccia ed in notevole concentrazione

Ad ognuna delle succitate quattro categorie di minaccia, è stato assegnato un valore/punteggio numerico, che quantifica il livello di minaccia di un dato aeroporto.

A causa della natura confidenziale e sensibile delle informazioni alla base della valutazione di cui sopra, esse sono classificate e non compaiono nel presente documento.

### **3. Censimento degli aeroporti minori – caratteristiche fisiche ed operative degli aeroporti minori**

Si è detto che le caratteristiche proprie di un obiettivo aeronautico sono elementi importanti in quanto esse possono essere sfruttate per compiere un'interferenza illecita qualora rappresentino una vulnerabilità del sistema.

È pertanto necessario procedere ad una ricognizione delle caratteristiche degli aeroporti oggetto di analisi, al fine di identificare quelli che sono gli elementi fisici, le infrastrutture e le attività operative che vi si svolgono, allo scopo di misurare il livello di vulnerabilità di ciascuno di questi elementi o attività.

La Direzione Security dell'ENAC ha quindi elaborato una scheda denominata "Strumento di misurazione delle caratteristiche di un Aeroporto Minore" (MODULO A in Allegato 3A) ed ha richiesto alle Direzioni Aeroportuali competenti di compilarla per ciascun aeroporto minore all'interno della propria giurisdizione.

La tabella in parola è suddivisa in due parti ed evidenzia nella Sezione A i dati relativi al nome ed identificativo ICAO dell'aeroporto, proprietario, gestore, Provincia e Direzione Aeroportuale di appartenenza, mentre nella Sezione B sono riportate le caratteristiche operative che possono rappresentare elementi di vulnerabilità.

In particolare, Sezione B1 - ubicazione e caratteristiche, Sezione B2 - dati sull'aeromobile tipo solitamente operante e/o di base sull'aeroporto, Sezione B3 - dati sulla pista di volo, Sezione B4 - dati sulle operazioni ed attività svolte sull'aeroporto (taxi, lavoro aereo, scuola di volo, antincendio, etc.).

Ad ogni campo all'interno della Sezione B, è stato poi attribuito un valore numerico che viene considerato ogniqualvolta tale elemento è presente all'interno dell'aeroporto oggetto di valutazione.

La maggiore o minore entità di tale valore è stata assegnata in ragione del conseguente livello di vulnerabilità che una data attività o caratteristica rappresenta rispetto ad un'altra. Ad esempio, un aeroporto che è base abituale di 70 aeromobili presenta una maggiore vulnerabilità rispetto ad un altro dove i velivoli sono solamente 10. Oppure, l'attività di noleggio aeromobili a privati può rappresentare una vulnerabilità maggiore rispetto alla semplice attività di scuola operata dal locale Aero Club che utilizza istruttori ed allievi conosciuti e/o associati.

Una volta attribuiti i valori numerici dei campi applicabili per ognuno dei 51 aeroporti oggetto di valutazione in base ai dati forniti dalle rispettive Direzioni Aeroportuali, essi sono stati sommati andando a costituire il livello di vulnerabilità di ciascun aeroporto.

Anche per questa sezione, a causa della natura confidenziale e sensibile delle informazioni alla base della valutazione di cui sopra, i criteri sono classificati e non compaiono nel presente documento.

#### **4. Definizione degli elementi, misure e strumenti da considerare come utili ai fini della mitigazione della vulnerabilità**

All'interno del processo di analisi che porta alla quantificazione del rischio residuale per il cui abbattimento si renderà alla fine necessario individuare e prevedere delle misure ed accorgimenti da porre in essere, applicare ovvero fare applicare, è opportuno considerare quegli elementi, strumenti, circostanze e situazioni che su di un aeroporto possono fungere da mitigazione del rischio.

Si è quindi considerato come agente di mitigazione la presenza delle Forze dell'Ordine (Polizia di Stato, Carabinieri, Guardia di Finanza, CFS, etc.) e la relativa attività da esse svolta, in modo stabile (attraverso eventuali uffici e distaccamenti aeroportuali) o saltuario (attraverso gli uffici e comandi territoriali di pronto intervento).

Altro fattore importante da considerare sono i compiti loro attribuiti e svolti nei singoli casi specifici, in altre parole se le attività condotte sono di carattere generale mirate a gestire e mantenere la sicurezza e l'ordine pubblico (compiti istituzionali) oppure se vi siano specifici compiti finalizzati alla sicurezza aeroportuale attribuiti ad un eventuale Ufficio di Polizia di Frontiera presente in aeroporto o sullo scalo maggiore più vicino, mirati a svolgere attività tipiche di aviation security quali la sicurezza fisica, pattugliamenti, sorveglianza, controllo degli operatori, supervisione ai varchi, e punti di accesso aeroportuali. Infine, da considerare se tali uffici, comandi e le attività svolte sono gerarchicamente e direttamente riconducibili ai comandi

*12*

territoriali (Prefetture, Questure, Comandi Provinciali) ovvero se sono parte del dispositivo di sicurezza della Polizia di Frontiera competente.

In altre parole, maggiore è la partecipazione attiva ed il ruolo delle Forze dell'Ordine nella mitigazione della minaccia sul dato aeroporto e minore sarà il rischio residuale da mitigare attraverso misure, procedure e strumenti fisici ovvero infrastrutturali.

Qualunque sia il ruolo attivo (riconducibile a specifiche attività svolte) ovvero passivo (nel caso di semplice presenza in loco o nelle immediate vicinanze) svolto dalle Forze dell'Ordine, esso rappresenta un elemento di mitigazione della vulnerabilità la cui quantificazione è strettamente legata al livello di deterrenza che garantisce.

Pertanto in ragione della eventuale presenza e attività delle Forze dell'Ordine, ad ogni aeroporto è stato attribuito un punteggio di mitigazione della vulnerabilità (Sezione D – dato confidenziale).

#### **5. Elaborazione della matrice di rischio locale residuale per ogni singolo aeroporto e collocazione degli stessi all'interno delle categorie di rischio**

A questo punto, una volta ultimata la valutazione della minaccia, della vulnerabilità e di eventuali elementi di mitigazione della stessa, con la quantificazione dei rispettivi livelli, è necessario incrociare tali dati e calcolare il rischio residuo.

È stata quindi elaborata per ogni singolo aeroporto minore, una scheda riepilogativa (MODULO A in Allegato 3A), che oltre all'intestazione e ai dati sull'aeroporto (Sezione A), contiene gli elementi di valutazione della Minaccia (Sezione C) di cui al paragrafo 2 del presente Allegato, della Vulnerabilità (Sezione B) e della Mitigazione di quest'ultima (Sezione D).

Una combinazione dei punteggi conseguiti da un aeroporto nelle diverse Sezioni, produce il dato numerico che rappresenta il rischio residuale, secondo la seguente formula:

$$\begin{aligned} & \text{Minaccia (Sezione C) +} \\ & \text{Vulnerabilità (Sezione B) -} \\ & \text{Mitigazione della Minaccia (Sezione D) =} \\ & \hline & \text{Valutazione finale del Rischio residuale (Sezione E)} \end{aligned}$$

In ragione della misura del punteggio conseguito in termini di valutazione finale del rischio residuale (Sezione E), secondo il calcolo appena illustrato, l'Aeroporto è inserito in una delle seguenti quattro categorie:

- Categoria 1, da 0 a 50 punti;
- Categoria 2, da 51 a 80 punti;
- Categoria 3, da 81 a 100 punti;
- Categoria 4, oltre 100 punti.

È ovvio che il sistema aviazione civile è un ambiente dinamico in continua evoluzione, così come i processi, le infrastrutture e naturalmente anche gli elementi di minaccia e rischio.

**Circolare****SEC- 06**Programma per la sicurezza degli aeroporti minori e delle  
aree delimitate

15/05/2013

pag. 27 di 36

È quindi necessario mantenere continuamente aggiornati i tre parametri (minaccia, vulnerabilità e mitigazione della vulnerabilità), al fine di avere sempre il livello di rischio il più possibile realistico e rispondente alle reali condizioni e situazioni.

A tale fine, la matrice di rischio deve essere aggiornata ogniqualvolta vi siano dei cambiamenti negli elementi che la compongono, ed in ogni caso la sua validità riconfermata almeno con cadenza annuale



Allegato 3A

**MODULO A:** Strumento di misurazione delle caratteristiche di un Aeroporto Minore

<b>A - Dati sull'Aeroporto</b>	
Aeroporto di:	
Codice ICAO:	
Direzione Aeroportuale di:	Provincia di:
Status dell'Aeroporto: <input type="checkbox"/> Pubblico o <input type="checkbox"/> Privato	
Gestione: <input type="checkbox"/> Diretta ENAC, <input type="checkbox"/> Società di Gestione, <input type="checkbox"/> Ente-Società Proprietaria	

<b>B - Caratteristiche di sicurezza</b>	<b>Scala di valutazione dell'Aeroporto</b>	<b>Note</b>
<b>B.1. - Ubicazione e caratteristiche</b>		
Entro Km 50 da centri densamente popolati (aree urbane di 100.000 abitanti)		
Entro Km 50 da siti sensibili (infrastrutture critiche, installazioni militari, industriali, energetiche, governative, porti ed aeroporti, luoghi e monumenti di rilevanza simbolica, etc)		
Presenza di basi, distaccamenti e comandi Militari e/o Forze dell'Ordine		
<b>B.2. - Dati sull'aeromobile tipo di base sull'Aeroporto</b>		
Più di 101 aeromobili con base sull'Aeroporto		
Da 26 a 100 aeromobili con base sull'Aeroporto		
Da 11 a 25 aeromobili con base sull'Aeroporto		
Fino a 10 aeromobili con base sull'Aeroporto		
Presenza di aeromobili con base sull'Aeroporto aventi MTOW > 5,7 tonnellate		
<b>B.3. - Dati sulla Pista di Volo</b>		
Lunghezza superiore a 5001 ft = m. 1524		
Lunghezza da 2001 ft fino a 5000 ft = da m. 610 a m. 1523		
Lunghezza fino a 2000 ft = m. 610		
Pista in asfalto/calcestruzzo		
<b>B.4. - Dati sulle Operazioni</b>		
Fino a 18.250 movimenti annui (50/giorno x 365)		
Da 18.251 a 50.000 movimenti annui (135/giorno circa x 365)		
Oltre 50.000 movimenti annui (135/giorno x 365)		
Numero di passeggeri fino a 9		
Traffico elicotteri		
Aero Club		
Attività di addestramento		

<b>B.4. - Dati sulle Operazioni</b>	
Attività di addestramento su aeromobili con MTOW >5,7 tonnellate	
Attività di noleggio aeromobili	
Infrastrutture, officine ed attività di manutenzione, riparazione, revisione e ricovero aeromobili con MTOW >5,7 tonnellate	
Presenza di basi, distaccamenti e comandi militari e/o Forze dell'Ordine esercenti attività istituzionali di volo	
Attività di volo antincendio	
Attività di lavoro aereo (agricolturale, industriale)	
Attività di collaudo e prove tecniche di aeromobili	
Attività di volo turistico (privato)	
Attività di volo con aerotaxi (commerciale, aviazione generale)	
Attività di soccorso ed emergenza	
Manifestazioni e spettacoli aeronautici (air-shows)	

<b>Totale B</b>	
-----------------	--

<b>C - Valutazione del livello di minaccia</b>	<b>Scala di valutazione dell'Aeroporto</b>	<b>Note</b>
Basso, Medio-Basso, Medio-Alto, Alto		

<b>D - Presenza ed attività delle Forze dell'Ordine</b>	<b>Scala di valutazione dell'Aeroporto</b>	<b>Note</b>
Presidio aeroportuale		
Presidio extra-aeroportuale		
Attività con compiti finalizzati avsec preventivi e reattivi (NCASP, Piano L.d.V)		
Attività esclusivamente generali finalizzate ad Ordine Pubblico ed istituz.li		

<b>Totale D</b>	
-----------------	--

<b>E - Valutazione finale del rischio</b>	<b>Punteggio</b>
<b>Totale B + C - D</b>	

Allegato 3B

**MODULO B: Matrice di Rischio**

**Misure e Procedure di Sicurezza Preventive richieste da implementare in ragione del punteggio totale conseguito al riquadro "E - Valutazione finale del rischio"**

Elenco delle Misure e/o Procedure applicabili	Punteggio Conseguito e Categoria			
	0 - 50 Cat. 1	51 - 80 Cat.2	81 - 100 Cat. 3	>100 Cat. 4
<b>Misure e Procedure Generali</b>				
F01 - Programma di Sicurezza dell'Aeroporto Minore (PSAM), da sottoporre alla Direz. Aeroportuale competente		x	x	x
F02 - Scheda di Sicurezza dei soggetti/enti aeroportuali	x	x	x	x
F03 - Programma di Monitoraggio Aeroportuale della Conformità	x	x	x	x
<b>Sicurezza dell'Aeroporto</b>				
F04 - Recinzione e/o barriera fisica (naturale e/o artificiale) di separazione tra Landside ed Airside				x
F05 - Sistemi di rilevamento perimetrici anti-intrusione				x
F06 - Impianti/sistemi di Illuminazione delle aree di movimento e dei siti aeroportuali			x	x
F07 - Segnaletica aeroportuale di security	x	x	x	x
F08 - Zonizzazione delle varie aree aeroportuali			x	x
F09 - Procedure di chiusura edifici, manufatti, porte e varchi aeroportuali	x	x	x	x
F10 - Tesseramento Aeroportuale degli Operatori		x	x	x
F11 - Procedure di challenging	x	x	x	x
F12 - Controllo Accessi Manuale e/o Elettronico				x
F13 - 100% Screening delle persone e degli oggetti trasportati				casi specifici
F14 - Random Screening delle persone e degli oggetti trasportati				x
F15 - 100% Screening dei veicoli				casi specifici
F16 - Random Screening dei veicoli				x
F17 - Presidio fisso Forze dell'Ordine				x
<b>Sicurezza degli Aeromobili</b>				
F18 - Ispezione di sicurezza dell' aeromobile (search)				x
F19 - Protezione aeromobili	x	x	x	x
F20 - Hangars per ricovero aeromobili (da applicare in alternativa alla misura F19)	x	x	x	x
<b>Sicurezza dei Passeggeri e Bagagli</b>				
F21 - Riconcilio Passeggeri e bagaglio				casi specifici

*AK*

Allegato 4

**Schema Tipo del Programma di Sicurezza per Aeroporto Minore**

**PROGRAMMA DI SICUREZZA AEROPORTUALE E PROCEDURE**

**(Nome dell'Aeroporto e Codice ICAO)**

**(Data di Emissione)**

**(Data dell'ultimo Aggiornamento)**

**Indice del contenuto**

Definire tutte le sezioni del documento con il corrispondente numero di pagina per una veloce consultazione

**Sezione I: Dichiarazione di Confidenzialità / Responsabilità della Sicurezza**

La distribuzione e disseminazione delle presenti Procedure di Sicurezza deve essere riservata a persone che hanno un interesse e necessità legittime ad accedere ad esse.

Individuare il soggetto che ha la responsabilità dell'elaborazione, sviluppo, mantenimento e gestione del Programma di Sicurezza Aeroportuale e Procedure di cui al presente documento.

**Sezione II: Informazioni Generali**

**1. Prefazione**

Descrizione del proprietario dell'aeroporto nonché dell'ente/persona giuridica responsabile della gestione dell'aeroporto e delle attività che vi si svolgono (s. Stato, Regione, Provincia, Comune, ENAC, Società, etc).

**2. Introduzione e Scopi**

Fornire una breve introduzione che descriva il fine del presente documento (gli scopi del suo utilizzo) e le necessità (i motivi per cui è stato creato) alla base dell'elaborazione delle procedure di sicurezza aeroportuali.

**3. Distribuzione**

Elencare tutte le persone fisiche e giuridiche, amministrazioni, enti e società che ricevono copia del Programma di Sicurezza Aeroportuale e Procedure

**4. Identificazione dell'Aeroporto**

- (Nome)
- (codice ICAO)
- (codice IATA)
- (indirizzo dell'Aeroporto)
- (Direzione Aeroportuale competente)

*M*

- (Orari di funzionamento/operativi/apertura dell'Aeroporto)
- (Telefono/fax/indirizzo e-mail)
- (contatti di emergenza)
- (Distanza dal/i centro/i abitato/i più rilevante/i e lista del/i centro/i)
- (Coordinate geografiche dell'Aeroporto: latitudine, longitudine, quota)

#### **5. Attività ed Operazioni sull'Aeroporto**

- Descrizione delle tipologie di attività di volo svolte sull'Aeroporto
- Orari operativi delle attività sopradescritte
- Numero medio annuale delle operazioni, distinte per tipologia
- Numero degli aeromobili di base sull'Aeroporto

#### **6. Descrizione dell'Aeroporto**

- Dimensioni approssimative in metri quadrati dell'Aeroporto
- Runway, Taxiway, Rampa: Identificare la/e pista/e di volo e misure, vie di rullaggio/taxiway e rampa/piazzali. Allegare mappa di layout aeroportuale
- Edifici: Elencare il numero e tipologie degli edifici (uffici, hangar, stazioni, officine, magazzini, etc)
- Elencare il gestore/titolare per ciascuno dei sopradescritti edifici
- Elencare gli operatori, enti, amministrazioni aeroportuali, indicando i dettagli ed informazioni di contatto nonché gli orari di attività e di reperibilità:
- Elencare altre strutture e servizi aeroportuali

#### **7. Numeri di Emergenza**

Elencare tutti i numeri e contatti in caso di emergenza, includendo i nominativi e gli orari operativi dei diversi soggetti.

Ad esempio:

- Numero generale di emergenza (es. 112 o 113)
- Polizia di Stato
- Carabinieri
- Guardia di Finanza
- Polizia Locale (non-emergency)
- Vigili del Fuoco
- Direzione Aeroportuale ENAC
- Gestore Aeroportuale
- Sala Crisi ENAC

#### **Sezione III: Definizioni e Terminologie di uso frequente**

Per una maggiore chiarezza, potrà essere utile elaborare una lista di termini e definizioni di uso comune che facilitino la lettura e comprensione del presente Programma di Sicurezza Aeroportuale e Procedure.

#### **Sezione IV: Amministrazione e Gestione del Programma**

1. Dettagli sul Gestore Aeroportuale.

2. Responsabile della sicurezza aeroportuale e descrizione dei compiti e responsabilità di tale persona, come ad esempio:

- gestione delle attività di controllo della qualità e produzione dei rapporti di conformità su richiesta
- Mantenimento di una lista completa ed aggiornata di tutti i soggetti pubblici e privati con accesso alle aree aeroportuali
- Mantenimento di tutta la documentazione relativa alla formazione impartita in accordo e conformità di ogni procedura di sicurezza aeroportuale vigente
- Mantenimento ed aggiornamento del Programma di Sicurezza Aeroportuale che rifletta l'attuale situazione e condizioni dell'aeroporto medesimo
- Distribuzione tempestiva del Programma di Sicurezza Aeroportuale e Procedure (o di parti di esso) alle persone ed ai soggetti che abbiano necessità di conoscere
- Comunicazione appropriata e tempestiva con gli operatori aeroportuali in ordine alle problematiche di sicurezza dell'aeroporto
- Controllo e supervisione periodica dello stato di implementazione delle previsioni del Programma di Sicurezza Aeroportuale e Procedure, allo scopo di assicurare la conformità ad esso.

#### **Sezione V: Area di Movimento / Controlli di Sicurezza**

##### **1. Area di Movimento degli aeromobili**

Descrizione delle aree adibite a decollo, atterraggio, movimento a terra degli aeromobili, includendo eventuali sezioni non pavimentate dell'airside facenti parte del sedime aeroportuale. Allegare una mappa

##### **2. Descrizione delle barriere perimetriche tra landside ed airside ed i sistemi e procedure di controllo degli accessi, quali:**

- Recinzione
- Varchi e porte
- Sistemi e modalità di controllo accessi
- Sistemi e dispositivi di chiusura di varchi e porte
- Sistema di gestione delle chiavi e dei dispositivi di chiusura
- Sistemi perimetrici di antintrusione
- Impianti di illuminazione
- Segnaletica aeroportuale
- ecc.

**Sezione VI: Procedure di Sicurezza dell'Aeroporto**

Descrizione di tutte le Procedure di Sicurezza dell'Aeroporto (solo quelle applicabili):

- Definizione delle differenti Aree ed attribuzione del relativo "status"
- Controllo degli accessi delle persone
- Controllo degli accessi dei veicoli
- Screening delle persone diverse dai passeggeri e degli oggetti trasportati
- Screening dei veicoli
- Procedure di Challenging e rilevazione di comportamenti sospetti
- Procedure di Report, allerta e contingency
- Sorveglianza e pattugliamento
- Requisiti di sicurezza degli Aeromobili (ispezione/search e protezione)
- Screening dei passeggeri e del bagaglio e degli oggetti trasportati
- Riconcilio passeggero e bagaglio
- Controlli di sicurezza e/o Screening del cargo, mail e forniture (di bordo e/o aeroportuali)
- Formazione degli operatori aeroportuali
- Apparecchiature di sicurezza
- Procedure ATC-FIS
- Procedure di attivazione e disattivazione delle parti critiche delle aree sterili in caso di attività di Trasporto Pubblico Passeggeri - Individuazione e segnaletica delle relative aree, procedure, mezzi e strumenti impiegati per l'implementazione dei controlli.

**Sezione VII: Mappa aeroportuale a griglia per le emergenze**

Allegare mappa per la immediata localizzazione dei punti e luoghi rilevanti dell'aeroporto all'interno della mappa in caso di emergenza e gestione degli eventi collegati. La mappa deve essere fornita agli enti ed operatori incaricati di rispondere alle emergenze, nonché alle Forze dell'Ordine ed agli operatori aeroportuali.

Ad esempio:

- Runway, Taxiway
- Ramp areas
- Recinzione e confini
- Varchi, porte e cancelli
- Parcheggi esterni dei veicoli
- Siti di stoccaggio di materiali e sostanze pericolose, se presenti.

**Sezione VIII: Identificazione del Personale Aeroportuale**

Descrizione dei metodi e sistemi di identificazione del personale e delle procedure di emissione e controllo:

- Tessere identificative Aeroportuali
- Procedure di richiesta, elaborazione e rilascio
- Altre tipologie di tessere accettate (tessera ENAC, Crew, etc.)
- Procedure di rilascio duplicati, disattivazione ed annullamento di tessere smarrite/rubate e/o non riconsegnate
- Procedure di rilascio di tessere temporanee.

#### **Sezione IX: Identificazione dei Veicoli**

Descrivere quali metodi e sistemi sono impiegati per identificare i veicoli autorizzati ad accedere in Airside/aree operative e le relative procedure di emissione e controllo dei permessi e/o di dispositivi di apertura varchi:

- Permessi e/o dispositivi di apertura varchi veicolari
- Procedure di richiesta, elaborazione e rilascio
- Altre tipologie di permessi accettati
- Procedure di rilascio duplicati, disattivazione ed annullamento di permessi/dispositivi di apertura smarriti/rubati e/o non riconsegnati
- Procedure di accesso temporanee.

#### **Sezione X: Forze dell'Ordine e Sicurezza Aeroportuale**

- Indicazione del presidio fisso, mobile e/o territoriale appartenente alle Forze dell'Ordine, e descrizione dei compiti e delle responsabilità in tema di sicurezza dell'aviazione civile.
- Indicazione del soggetto pubblico o privato incaricato della conduzione e gestione dell'aeroporto, e descrizione dei compiti e responsabilità in tema di sicurezza dell'aviazione civile.
- Descrizione dei compiti, responsabilità e coordinamento dei soggetti di cui sopra in materia di misure preventive e reattive, in particolare relativamente ai compiti di vigilanza, pattugliamento e misure di deterrenza.
- Mezzi e metodologie di comunicazione e coordinamento impiegati.

#### **Sezione XI: Eventi Speciali**

Descrizione delle procedure e misure da implementare in caso di eventi speciali che comportino l'accesso di un numero inconsueto di persone e mezzi all'interno dell'aeroporto, ovvero di tipologie di persone particolari. Ad esempio:

- Air show
- Visite di VIP
- Attività turistiche, dimostrative, culturali.

**Sezione XII: Innalzamento della Minaccia e del Rischio**

Descrizione dei livelli di minaccia e rischio (basso, medio-basso, medio-alto, alto)

Descrizione delle aree normative e relative misure da implementare in ragione dei livelli medio-alto e alto

Descrizione delle modalità di comunicazione ed attivazione delle procedure di innalzamento del livello di minaccia.

**Sezione XIII: Piano Aeroportuale di Contingency**

Identificazione e descrizione dei piani di emergenza e le procedure stabilite in caso di incidenti di sicurezza, come ad esempio:

- Allarme Bomba (vedi Checklist - Riservata)
- Identificazione di accessi non autorizzati
- Disordini civili
- Atti di Pirateria aerea (Hijacking) reale o tentata
- Oggetti/ordigni sospetti o non identificati