



IL MONITORAGGIO SULL'APPLICAZIONE DELLE NORME DI SICUREZZA NEGLI AEROPORTI UE ED EXTRA-UE

di **DORIANO RICCIUTELLI**

Istruttore ENAC della sicurezza



In base agli obblighi imposti dal regolamento (CE) n. 300/2008, che istituisce norme per la sicurezza dell'aviazione civile, la Commissione europea il 16 aprile 2019 ha pubblicato l'ultima relazione annuale relativa alle ispezioni mirate a controllare l'applicazione delle previste misure di security e formulare, se del caso, raccomandazioni tendenti a migliorare i livelli complessivi di *performance*.

Secondo il quadro normativo di settore, l'implementazione delle regole di sicurezza aerea si fonda su un duplice meccanismo di monitoraggio consistente, per un verso, nel complesso di ispezioni di competenza appunto del predetto organo comunitario e ad integrazione, per altro verso, nell'insieme delle valutazioni che i paesi membri svolgono (audit, ispezioni, test, inchieste e relazioni), ai sensi di quanto disposto dal regolamento (UE) n. 18/2010 sul controllo di qualità.

Infatti, l'attuazione della legislazione inerente alla citata materia s'impenna su regole comuni che tendono a impedire il compimento di interferenze illecite nei confronti di aeromobili civili che mettono in pericolo nel trasporto aereo la sicurezza di persone e beni.

Ciò detto, l'azione della Commissione si incentra, *in primis*, nei controlli diretti alle autorità nazionali designate per accertare la capacità tecnico - operativa e dispositiva degli Stati membri di ottenere la corretta adozione della regolamentazione europea di-

scendente. A seguire, le ispezioni si estendono agli aeroporti, agli operatori e ai soggetti destinatari della normativa *de qua* e sono indirizzate ad appurare se le prefate autorità abbiano efficacemente individuato le eventuali carenze e, quindi, provveduto alla attivazione dei conseguenti interventi correttivi.

E' opportuno rammentare che il costante lavoro della Commissione (segnatamente dalla DG Move, vale a dire la Direzione Generale Mobilità e Trasporto competente) è confortato dalla predisposizione di appositi manuali che raccolgono "istruzioni e orientamenti" nonché di dettagliate informazioni classificate sulle procedure da osservare nel corso di ciascuna fase delle ispezioni.

Si aggiunga che in seno alla summenzionata Direzione è stato costituito un gruppo di lavoro con la partecipazione dei responsabili dei dipartimenti statali per il controllo della qualità della security dell'aviazione civile con il compito di "promuovere" la trasparenza e l'omogeneità delle metodiche di esame sulla conformità e l'ultima riunione di tale gruppo si è tenuta il 9 aprile 2019.

Va detto ancora che l'organizzazione ispettiva può contare su un numero di sette funzionari europei affiancato da un *pool* di almeno un centinaio di auditor nazionali, nominati dai paesi membri, dall'Islanda, dalla Norvegia e dalla Svizzera, nonché dalla autorità di vigilanza EFTA e dalla Conferenza dell'Aviazione Civile (ECAC).

Sul punto si precisa che in occasione del 100° meeting del comitato di re-

golamentazione per la sicurezza dell'aviazione civile AVSEC (Directorate A - Policy Coordination, A.5 Security) del 20 marzo 2019, allo scopo di ottimizzare la programmazione operativa nei prossimi mesi, la Commissione ha invitato i rappresentanti degli Stati ad aggiornare la lista dei propri auditor nazionali - che è stata successivamente resa disponibile già nel maggio 2019.

Giova positivamente rimarcare che in occasione delle ispezioni sinora concluse, il corrispondente "tasso di conformità" si è attestato attorno all'80% dimostrando che gli organi preposti alla tutela della sicurezza aerea abbiano rispetto al passato "notevolmente rafforzato il loro impegno", anche a fronte di un impianto normativo viepiù complesso, specie in ambiti quali il cargo, lo screening dei LAG,s (liquidi, gel e aerosol) e il rilevamento delle tracce di esplosivo.

In proposito il regolamento (UE) 103 del 23 gennaio 2019 prevede una serie di misure atte a rinforzare i controlli di articoli proibiti celati nelle calzature mediante l'utilizzo di apparati SED (*i.e.* shoe explosive detection equipment) i quali devono essere in grado di rilevare e segnalare, mediante un allarme, la presenza almeno di "esplosivi specificati" e di dispositivi EVD, (*i.e.* explosive vapour detection equipment), adottati nei controlli degli esplosivi nel bagaglio da stiva, nelle merci, indosso alle persone e nei loro bagagli a mano.



IL MONITORAGGIO SULL'APPLICAZIONE DELLE NORME DI SICUREZZA NEGLI AEROPORTI UE ED EXTRA-UE *segue*

Certo si tratta di apparecchiature impiegabili soltanto come modalità supplementari di screening ma la loro introduzione s'inserisce, tuttavia, in un nuovo contesto internazionale della security aerea ove si è resa necessaria una revisione dei dispositivi di prevenzione per affrontare con maggior efficacia il quadro delle minacce e dei rischi.

Con riferimento all'ultimo ciclo di ispezioni delle autorità nazionali, ancorché sia stato raggiunto il preventivato numero delle frequenze minime di verifica presso gli scali aerei, sono state rilevate comunque alcune carenze sull'esecuzione dei piani di sicurezza nazionali per il controllo di qualità. Nello specifico sono emerse problematiche in capo alle autorità ad assicurare che i gestori, le compagnie aeree e i soggetti regolamentati (agenti, fornitori di bordo e di aeroporto) provvedessero all'aggiornamento costante dei predetti documenti e al mantenimento della *compliance* con gli standard previsti nei regolamenti e nelle decisioni della Commissione.

A mero titolo esemplificativo merita difatti osservare che, sulla scorta del regolamento (CE) 300/08, è stata via via emanata una copiosa normativa discendente di strumenti normativi esecutivi della Commissione (regolamenti n. 1998/2015, 815/2017 e 103/2019) - concernenti il chiarimento, l'armonizzazione e la semplificazione di determinate misure di sicurezza aerea - con la conseguente, plausibile difficoltà di allineamento dei citati piani qualitativi agli emenda-

menti così rapidamente succedutisi nel breve periodo.

Quanto alle ispezioni iniziali degli aeroporti si sono palesate talune criticità causate principalmente da fattori umani che, a ben vedere, sono correlate alla attuazione di prassi e metodologie di security in peculiari settori ove, anche in questo caso, sono giustappunto intervenute prescrizioni normative di recente emanazione.

Muoviamo da disposizioni regolatrici delle procedure dei *check* all'accesso nelle SRA (*security restricted areas*) del personale e dei bagagli a mano - tutti spazi di intervento quest'ultimi che necessiteranno inevitabilmente di maggior rigore e diligenza da parte delle autorità aeroportuali, degli operatori e delle altre pertinenti amministrazioni locali.

Sul piano degli interventi di potenziamento dei processi di controllo dello staff di scalo, dei crew member e delle persone diverse dai passeggeri che fanno ingresso in air side, dal 31 dicembre 2020 secondo le previsioni del regolamento 103/2019 entrerà in vigore un pacchetto di inedite norme orientate al contrasto dell'"*insider threat*", che costituisce un serio e fondato motivo di allerta, stando anche alle indicazioni ricomprese nel Global Aviation Security Plan (GASeP) dell'ICAO (azione prioritaria 1.7.1G, target per il 2019).

Si aggiunga che debbono essere intesi in quest'ottica alcuni emendamenti (*e.g.* amendment 15, p. 4.1.3) all'annesso 17 della Convenzione di Chicago che ipotizzano l'attivazione di misure idonee a combattere i censurati rischi di security utilizzando

tecnologie di alto profilo progettate per il controllo comportamentale (*behaviour detection systems*).

Alla stregua di queste premesse va oltretutto ribadito che gli ispettori europei hanno ritenuto estremamente confortanti i risultati confermativi di una aderenza sostanziale alla legislazione unionale, ottenuti dalle verifiche su bagagli da stiva e delle provviste di bordo, sul training e sugli apparati di sicurezza.

In merito è appena il caso di mettere in risalto che il conseguimento di tali miglioramenti giunge oggi grazie alla maturata consapevolezza acquisita attraverso l'ottimizzazione della cultura della sicurezza, propugnata con forza dall'ICAO (*Assembly Resolution A39-18 Consolidated statement of continuing ICAO policies related to aviation security*).

Secondo il regolamento 103/2019 (P.26, 11.1.11) i soggetti aeroportuali dovranno incorporare nei propri programmi di sicurezza una "strategia interna" e "misure volte a migliorare la sensibilizzazione del personale" in vista di un ulteriore consolidamento di quella "cultura".

Da questa prospettiva, notiamo apprezzabili riscontri dalle ispezioni degli aeroporti le cui direzioni locali in precedenza avevano dovuto risolvere alcune carenze per il tramite di puntuale correttivi e esaustivi "piani di rientro". Non si trascuri, poi, la circostanza che i controlli periodici svolti annualmente dagli Stati membri in virtù del regolamento (UE) n. 18/10 (Allegato II, punto 18) ha fatto parimente segnare un giudizio assai favorevole, atteso il



IL MONITORAGGIO SULL'APPLICAZIONE DELLE NORME DI SICUREZZA NEGLI AEROPORTI UE ED EXTRA-UE *segue*

proficuo e stretto rapporto collaborativo delle autorità designate con la DG Move.

Sul versante delle valutazioni, non sono mancate nella disamina di cui discutiamo, le relazioni degli aeroporti dei paesi terzi utili a rilevare periodicamente all'interno del meccanismo del sistema unico (*one - stop security*) la equivalenza e l'adesività degli standard applicati dai paesi extra-europei con la normativa UE sulla sicurezza dell'aviazione civile.

Alla luce delle indicazioni emergenti dalle note della Commissione, assistiamo alla crescita esponenziale del patrimonio informativo della banca dell'Unione sulla sicurezza della catena logistica (*Union database on supply chain security - UDSCS*) che, oramai, include codici alfanumerici corrispondenti ad agenti regolamentati e mittenti conosciuti (UE e extra UE), validatori indipendenti, vettori aerei extra-UE ACC3, fornitori regolamentati.

Sul terreno delle iniziative di ricerca oggetto della relazione, è stato analizzato uno studio finalizzato alla protezione delle aree pubbliche in undici aeroporti dell'Unione Europea e la Commissione, oltre a valorizzarne l'efficacia ha enunciato alcune raccomandazioni *ad hoc* rivolte agli "orientamenti", alle "valutazioni dei rischi" e alla "condivisione delle informazioni".

Qui non sfugge l'interesse al citato tema focalizzato sulle misure di sicurezza per le aree a terra concepite per attenuarne il rischio e

prevenire possibili atti di interferenza illecita conformemente al *risk assessment*, ove si consideri l'approvazione dell'emendamento (n. 15) "*Landside*", già intervenuto a modifica dell'Allegato 17 (Conv. Chicago), nonché la recente pubblicazione del "*guidance material*" aggiornato dall'ICAO in cui si approfondisce l'argomento, richiamato nel capitolo intitolato "*The security of landside areas of airports*".

Per dovere di completezza, ci preme rammentare ancora l'emendamento 16 al predetto Allegato 17, secondo cui gli Stati contraenti stabiliscono e applicano "procedure per condividere, ove opportuno, con operatori aeroportuali, gli operatori aerei, i fornitori di servizi di traffico aereo o altre entità interessate, in modo pratico e tempestivo, le informazioni pertinenti per aiutarli a condurre valutazioni dei rischi di sicurezza efficaci relative alle loro operazioni"; la *novella* è stata presentata al Consiglio dell'ICAO per la relativa adozione in occasione della 213^a riunione ed è divenuta applicabile nel novembre 2018.

Merita appena un cenno la questione attinente alle nuove progettualità sulle merci in quanto la Commissione, in cooperazione con gli Stati UE e le autorità doganali nonché la forte collaborazione in seno al gruppo di lavoro congiunto ICAO/WCO, ha proseguito nell'intento di finalizzare il regime per l'analisi delle informazioni anticipate sul carico prima dell'imbarco (*PLACI - pre-loaded advanced cargo information system*) e, nell'ultima riunione dell'AVSEC del 20 marzo 2019 è stato rammentato che la relativa implementazione è

prevista entro i mesi di marzo 2021 e 2023, rispettivamente per le spedizioni postali e per il cargo.

Trasferendo la nostra indagine verso l'attività ispettiva condotta a livello internazionale dobbiamo riferirci al progetto "*Universal Security Audit Programme Continuous Monitoring Approach (USAP-CMA)*" attraverso il quale l'ICAO ha potuto individuare diversi *gap* presso gli aeroporti visitati in tutto il mondo, verosimilmente analoghi a quelli acclarati presso gli scali dell'UE.

Orbene tale programma di controllo permanente della citata Organizzazione, ha confermato la necessità che taluni Stati colmino le proprie lacune riguardanti, *inter alia*, certe misure inadeguate di controllo degli accessi alle aree soggette a restrizioni di sicurezza (SRA), carenze nell'attuazione dell'identificazione del personale aeroportuale e dei veicoli, e, infine, mancanza di risorse umane e tecniche.

In conclusione, tenuto conto della esigenza di affinare soprattutto i comparti di security risultati maggiormente deficitari, non sorprenderà che la materia circa gli esiti e le risultanze delle indagini ispettive abbia di recente integrato - come validissimo contributo conoscitivo - i programmi didattici dei corsi per il rinnovo (*recurrent training*) della certificazione degli istruttori nazionali, svoltisi nei mesi di maggio e giugno 2019 a cura di un centro di formazione autorizzato dall'ENAC ⁽¹⁾.

(1) Nota ENAC del 14/5/2019 di autorizzazione per il centro formativo "Security & Training S.r.l."