



IL TEMA DELLA SICUREZZA NELLA 40^ ASSEMBLEA ICAO

di DORIANO RICCIUTELLI

Istruttore ENAC della sicurezza



Dal 24 settembre al 4 ottobre 2019 si è tenuta a Montreal la 40^ Assemblea dell'ICAO finalizzata a individuare le linee strategiche da adottare nel prossimo triennio, procedendo preliminarmente a una verifica particolareggiata sull'attività sinora intrapresa dall'Organizzazione stessa, dagli Stati partner e dalle altre istituzioni nei settori della cooperazione tecnica, amministrativa, operativa, economica e legale.

Nel corso dei lavori sono stati affrontati i temi maggiormente significativi per l'aviazione civile internazionale, al centro dei quali rivestono un carattere di assoluto rilievo la sicurezza del volo, la gestione del traffico aereo, le difficoltà correlate all'impatto sull'ambiente, la competitività, la facilitazione e, *last but not least*, la security.

Nell'ambito dell'evento in parola ha avuto altresì luogo la prevista elezione del Consiglio, in esito alla quale l'Italia è stata confermata in prima fascia tra le nazioni leader (con 160 voti su 168), *ex equo* con la Cina, così dimostrando una connotata autorevolezza, via via consolidatasi nel tempo, grazie a un costante impegno profuso nell'assolvimento degli impegni assunti in seno al comparto avionico.

Orbene, la security, giustappunto, ha rappresentato un nodo cruciale nel dibattito di cui trattasi, atteso che l'atto di interferenza illecita contro l'aviazione resta unanimemente riconosciuto come il principale rischio per l'ordinato sviluppo del trasporto aereo.

Infatti, va subito osservato che gli incontri assembleari in agenda inerenti alla problematica della sicurezza si sono incentrati su una interessante disamina tendente a delineare l'evoluzione continua e rapida delle minacce comprendenti, *inter alia*, le azioni di stampo terroristico realizzate mediante l'utilizzo di esplosivi celati nei bagagli e nelle merci, gli attacchi da terra con il ricorso ai sistemi *manpads* (Man-portable air-defense systems), il potenziale uso improprio di dispositivi

NBCR e di droni.

Muovendo su quest'ultimo tratto è bene segnalare che l'ordinamento nazionale è stato aggiornato con il regolamento dell'ENAC dell'11 novembre 2019, concernente appunto i "mezzi a pilotaggio remoto", che accompagnerà la relativa disciplina di riferimento fino a luglio 2020, quando, definitivamente, entreranno in vigore le disposizioni europee, segnatamente, il combinato disposto dei regolamenti UE 1139/2018, 945/2019 e 947/2019⁽¹⁾.

Riprendendo il nostro discorso, aggiungo, per dovere di completezza, che durante il confronto dialettico fra le parti in sede ICAO si sono appalesate pesanti preoccupazioni - emerse dalla lettura dei dossier presentati - per gli attacchi di tipo cyber o da insider, capaci di provocare, evidentemente, un notevole effetto negativo sulla efficacia e sulla regolarità del traffico aereo internazionale.

In un siffatto contesto, l'Assemblea ha inteso evidenziare, inoltre, il pericolo derivante da ulteriori possibili violazioni al diritto internazionale della navigazione aerea, ovvero una serie di attività lucrative largamente proficue per le grandi organizzazioni criminali le quali sfruttano i mezzi aerei per la perpetrazione di illeciti penali, come il trasporto degli stupefacenti e delle sostanze psicotrope.

In parallelo, non è mancato il riconoscimento del forte sostegno dimostrato da numerosi Stati allo sviluppo del GASeP (Piano di sicurezza aerea globale) e alla diffusa promozione delle "pratiche di sicurezza", basate sulla proporzionalità delle misure di contrasto, principio quest'ultimo che ha formato uno dei *leitmotiv* della disciplina regolamentare adottata dall'Unione Europea in materia di security.

(1) Si vedano MAT ottobre 2019, MAT luglio 2018 e MAT gennaio 2015



IL TEMA DELLA SICUREZZA NELLA 40[^] ASSEMBLEA ICAO *segue*

Sulla scorta delle anzidette premesse, è stata formulata una Risoluzione (*Consolidated statement on continuing ICAO policies related to aviation security*) (A 40 - 11) per esprimere piena condanna contro ogni sorta di aggressione, con particolare riferimento a quelle intenzionalmente commesse presso le aree pubbliche (*land side*) o per la distruzione di aeromobili e di infrastrutture aeroportuali, utilizzando missili balistici terra-aria e velivoli impiegati come armi di distruzione di massa.

Nel suddetto documento si avvalorava la convinzione che la security aerea debba continuare ad essere reputata, nel vasto panorama delle competenze dell'ICAO, come basilare argomento cui conferire la massima priorità e rispetto al quale gli Stati membri debbono rendere disponibili risorse adeguate all'attuale contingenza internazionale.

Ma vi è di più. In coerenza con le precedenti considerazioni, è stato ancora evidenziato che una maggiore erogazione di strumenti finanziari (oltre ai budget già preventivati nei programmi pluriennali) consentirà di supportare una sempre più incisiva applicazione delle misure di sicurezza aeroportuali, agevolando, *in subjecta materia*, la cooperazione tra le competenti autorità statali specificamente mirata a prevenire e reprimere i reati contro l'aviazione civile.

Nel campo delle misure di natura tecnica, l'Assemblea ha poi richiamato l'attenzione sulla necessità di attivare idonei meccanismi di salvaguardia ed assicurare, nel contempo, una costante vigilanza sui servizi collegati all'aviazione civile, in tutte le fasi e in ogni singolo processo associato al trasporto di persone, di bagagli, del cargo e dei corrieri espressi.

In proposito, considerato che le minacce alla catena di approvvigionamento delle merci e della movimentazione aerea della posta richiedono un approccio globale in termini di requisiti di sicurezza applicabili, risulta quanto mai irrinunciabile, come suggerito nei *considerando* della risoluzione, una collaborazione rinforzata tra gli Stati e i pertinenti soggetti internazionali, come l'Organizzazione Mondiale delle Dogane (WCO), la Universal Postal Union (UPU) e l'Organizzazione Mondiale Marittima (IMO).

Ciò detto e acclarato che la responsabilità per l'attuazione della security aerea invariabilmente ricade in capo ai singoli paesi, i destinatari della risoluzione *de qua* sono stati dunque esortati a dar completa esecuzione alle disposizioni contemplate nell'Allegato 17 della Convenzione di Chicago, conformandosi al materiale di orientamento contenuto nel Manuale di sicurezza dell'ICAO (Doc. 8973).

Sicché l'ICAO ha ritenuto del tutto opportuno che si proceda ad una accelerazione generale dei processi di mutuo riconoscimento dell'equivalenza delle misure di sicurezza, improntati a un regime di validazione certo e permanente, non trascurando, in tale prospettiva, l'obiettivo di poter assistere gli Stati nel raggiungimento di posizioni reciprocamente vantaggiose derivanti dalla conclusione degli "accordi unici" bilaterali o multilaterali.

A mero titolo esemplificativo rileviamo che, a livello europeo, nella 102^a riunione tenutasi il 10 settembre 2019 dal Comitato AVSEC della Commissione (DG Move), la presidenza ha informato circa lo stato di avanzamento dell'iter approvativo riguardante l'ingresso nel sistema "one stop security" di Israele (fase due), della Serbia e del Giappone.

Vale anche la pena di annotare che attraverso il *working paper* A 40 - WP/112, ex/46 del 27 luglio 2019, presentato dalla Finlandia, in rappresentanza dell'Unione Europea, sia stata acclarata l'effettiva implementazione del sopra indicato "sistema unico", in ragione proprio del monitoraggio effettuato in via continuativa dalla Commissione per accertare il mantenimento degli standard di security da parte degli operatori, dei vettori e delle autorità responsabili negli Stati membri.

Nel mentre giova sottolineare che l'Assemblea ha ribadito l'esigenza, oltremodo sentita, di incentivare la gestione dello staff aeroportuale tramite l'impiego di personale altamente qualificato ed addestrato, che abbia superato nelle selezioni iniziali appropriati *background check*, sia in possesso di apposita certificazione professionale e venga sottoposto a costanti controlli di qualità e di supervisione durante l'intero ciclo lavorativo.

Nell'ottica di pervenire ai più elevati livelli di security rivolti al contrasto della potenziale minaccia



IL TEMA DELLA SICUREZZA NELLA 40^a ASSEMBLEA ICAO *segue*

interna (*insider*) e *cyber*, la Commissione europea ha emanato quest'anno un atto di esecuzione (regolamento 103/19 del 23 gennaio 2019) che stabilisce norme particolareggiate sulla introduzione di controlli rafforzati dei precedenti personali per gli addetti adibiti a delicati compiti di sicurezza.

Qui non può sottacersi l'importanza per le autorità statali responsabili - in collaborazione con gli stakeholder - di promuovere lo sviluppo di una robusta "cultura della sicurezza" e di mirati programmi di sensibilizzazione in favore sia degli operatori aeroportuali che dell'utenza, attraverso campagne confacenti alla diffusione delle informazioni su concetti essenziali di security aerea, quali vigilanza, deterrenza, risposta, prevenzione e resilienza.

Sotto un angolo di visuale squisitamente pratico, gli Stati sono stati oltretutto incoraggiati ad ampliare i meccanismi collaborativi con l'industria, condividere l'*expertise* maturato sul terreno, incentivare lo scambio informativo sulle misure preventive, con particolare riguardo alle tecniche di ispezione, alla individuazione degli esplosivi, ai sistemi di rilevamento del comportamento (*behaviour*), allo screening del personale di terra, alla ottimizzazione delle risorse umane e delle moderne tecnologie.

In merito è stato per di più convenientemente rammentato che gli apparati di prossima generazione predisposti per la ricerca di articoli proibiti nelle aree sterili (SRA) e a bordo degli aeromobili dovranno comunque rispettare sempre i limiti imposti dalla normativa sulla privacy, sulla safety e sulla difesa delle altre connesse libertà civili.

In ordine a tale problematica, merita accennare che, proprio in occasione del summenzionato meeting AVEC del 10 settembre 2019, ha formato oggetto di discussione il testo della proposta legislativa (Doc 10204) approntato per varare, a breve, il regolamento sulle apparecchiature di screening in funzione presso gli scali aerei dell'Unione, teso ad introdurre un procedimento di certificazione ed armonizzare le normative nazionali in materia.

Sul versante dei profili operativi, l'Assemblea ha indicato al Consiglio di interessare il Segretariato Generale e l'Aviation Security Panel affinché entrambi gli organismi provvedano ad aggiornare e

rivisitare il *Global Risk Context Statement* (Doc.10108), che propone - come noto - una validissima metodologia per la valutazione del rischio a uso delle autorità nazionali, nonché a fornire ogni utile "raccomandazione" indirizzata, ove necessario, a emendare il citato Annesso 17 o altre misure ricomprese in analoghi atti dell'ICAO (i.e. *guidance material*, manuali e circolari).

Nella consapevolezza che la minaccia rappresentata dalla offensiva informatica per l'aviazione civile ha fatto registrare nell'ultimo periodo una spedita progressione, l'Assemblea ha emanato una ulteriore risoluzione (A 40 - 10) ⁽²⁾ attinente alla cybersecurity, che riconosce la natura multiforme e multidisciplinare delle sfide e delle rispettive soluzioni per questa peculiare tipologia di rischio informatico nella branca aeronautica.

In una simile logica si può agevolmente assumere che la security, nella sfera del trasporto aereo, abbia estremo bisogno di essere armonizzata a livello globale, regionale e nazionale, onde garantire la piena interoperabilità delle misure di protezione dei servizi IT, delle reti e dei dati anche valorizzando iniziative, piani di azione ed ogni altro intervento vantaggioso allo scopo.

Pertanto, nel *framework* della strategia per la sicurezza *cyber* la risoluzione propone di definire le responsabilità delle agenzie statuali del settore interessate e determinare i criteri comuni intesi a individuare le criticità e le vulnerabilità che devono essere affrontate in un comune sforzo di mitigazione del rischio derivante dagli attacchi cibernetici.

Non dovrà conseguentemente mancare l'impegno giuridico-diplomatico di ciascuno Stato a promuovere l'adozione e quindi l'attuazione universale della Convenzione di Pechino sulla repressione degli atti illeciti e del Protocollo supplementare alla Convenzione per la repressione di sequestri illegali di aerei, in quanto strumenti legali internazionali portanti per la risoluzione delle minacce *cyber*.

(2) Addressing cybersecurity on civil aviation



IL TEMA DELLA SICUREZZA NELLA 40^ ASSEMBLEA ICAO

A ben guardare, il legislatore europeo è già intervenuto a disciplinare con il regolamento UE n. 1583 del 25 settembre 2019 i summenzionati aspetti, prevedendo che gli organismi dei singoli paesi membri attivino procedure per la condivisione sistematica, tempestiva e pratica delle informazioni di ausilio ad altre agenzie, agli enti nazionali e ai vettori, in modo che possano eseguire una efficace valutazione dei rischi e implementare nell'immediato misure di contrasto agli attacchi informatici.

Nella risoluzione A 40- 10 si suggerisce - in aggiunta - di stabilire politiche *ad hoc* e allocare i finanziamenti necessari a disporre di architetture informatiche sicure e resilienti in base alla progettazione, sì da assicurare che i trasferimenti dei dati vengano protetti quanto a integrità e riservatezza, che il monitoraggio dei sistemi, la segnalazione e l'analisi forense degli incidenti siano garantiti in maniera strutturale.

Nel quadro degli interventi in favore della protezione dell'aviazione civile non si può trascurare il risalto che è stato riservato al concetto di una solida "cybersecurity culture", come meccanismo essenziale atto ad accrescere l'efficacia dei controlli degli Stati sull'"*environment*" degli aeroporti, in funzione di contrasto alle potenziali aggressioni del genere *cyber*.

Come difatti si evince dal *working paper* sottoscritto anche dall'Italia (A 40-WP/253, EX/101 del 5 agosto 2019), appare chiaro che il tentativo di stabilire una robusta cultura della sicurezza sia indispensabile per garantire l'efficienza e la funzionalità a lungo termine dell'aviazione civile e ciò anche alla luce dei *target* prioritari fissati nel pre-detto GASeP.

Vero quanto precede, l'Assemblea ha incaricato il Segretariato Generale di elaborare un piano d'azione orientato a sostenere gli Stati e l'industria, in stretto coordinamento e con approccio flessibile, nell'adozione delle linee strategiche sulla sicurezza informatica.

Al riguardo preme, infine, rimarcare che il Consiglio dell'ICAO ha presentato un documento prodromico all'emanazione della suindicata strategia

cyber (working paper-WP/28 EX/13 del 25 giugno 2019) che costituisce uno dei più importanti risultati di approfondimento ottenuti da uno "study group" (SSGC), formato da rappresentanti di venti Stati e tredici organizzazioni internazionali, riuniti dal 2017 sotto l'egida del "gruppo di gestione" del Segretariato sulle questioni di safety e security.



L'Italia riconfermata tra Nazioni leader aviazione alla 40^ Assemblea ICAO con 160 voti su 168 votanti: prima a pari merito con la Cina

