



La riforma normativa del security manager aeroportuale

Doriano Ricciutelli*

Nell'ottica di potenziare le capacità professionali del Security Manager aeroportuale (SM), ottimizzandone l'autonomia decisionale e finanziaria, il 23 gennaio 2025, l'Ente nazionale per l'Aviazione Civile (ENAC) ha pubblicato il regolamento concernente la figura del "Responsabile della Sicurezza del Gestore Aeroportuale e del Vettore Aereo", che introduce apprezzabili novità rispetto alle precedenti disposizioni sull'argomento da parte del citato ente, peraltro emanate con l'abrogata circolare sec 08A del 27 gennaio 2022.

Orbene, nell'attenzione alle modifiche salienti apportate dalla novella dell'ENAC, sembra opportuno preliminarmente osservare in particolare che, alla luce delle esigenze sempre più accresciute nell'aviazione civile, si ridefinisce l'alveo delle competenze del SM, le quali non restano circoscritte - come sinora - nel perimetro normativo del programma nazionale di sicurezza (PNS), bensì vengono ad espandersi sul terreno del management e dell'organizzazione aziendale nel cui comparto lo stesso soggetto aeroportuale è "individuato".

A conforto di tale posizione il SM viene dunque provvisto di poteri di spesa e di intervento grazie anche alla disponibilità di un budget annuale "proporzionato al volume delle dotazioni" e degli apparati di security presenti in aeroporto, utilizzabile, oltretutto, per garantire adeguati livelli di security e far fronte alle criticità che possono compromettere la sicurezza.

Infatti, si rileva un evidente rafforzamento dei requisiti necessari al SM per l'espletamento delle sue funzioni e, segnatamente, l'innalzamento da tre a cinque anni (ad esclusione per coloro che abbiano conseguito una laurea) del bagaglio di esperienze lavorative nel settore tecnico operativo di security nel trasporto aereo e, fermi restando i titoli formativi e culturali già richiesti dalla citata circolare, la previsione della frequenza - facoltativa - di un corso di Security Management System (SeMS),

erogato da organizzazioni nazionali o internazionali.

Nel novero degli obblighi che il SM dovrà assolvere, l'articolato include quindi l'acquisizione delle metodologie di "quality management e control", da applicarsi nel settore della security, non disgiunta dalla prova di capacità nel "problem solving" e nello "sviluppo della security culture", aspetti palesemente del tutto inediti se confrontati con l'antecedente disciplina e che dovranno, beninteso, essere anche ricompresi nel programma di sicurezza dell'aeroporto.

Con riferimento alle responsabilità inerenti alla effettuazione dei controlli di qualità, al di là dell'obiettivo oramai consolidato di verificare il rispetto della legislazione vigente e il soddisfacimento degli standard di sicurezza, si impone al SM di perseguire, come assoluto *quid novitatis*, il "continuo miglioramento delle performance di security attraverso determinazione e implementazione delle azioni correttive" e derivanti dalle analisi condotte sulle carenze identificate.

Si ritiene, inoltre, degno di menzione il fatto che, nel quadro dei diversi compiti assegnati dal neo regolamento, il SM non si debba limitare a una mera collaborazione con la direzione aeroportuale, con le forze di polizia, con gli istituti di vigilanza e gli altri "uffici pubblici interconnessi con l'attività aziendale e la security nazionale o locale" ma, stante la sua nuova veste e l'indubbia centralità nel contesto aeroportuale, sia invece chiamato concretamente all'oneroso impegno di "fornire supporto" a tali soggetti.

Quale punto di riferimento per l'intera organizzazione della sicurezza privata in aeroporto, è stato altresì significativamente posto in capo al SM un obbligo aggiuntivo ai precedenti, vale a dire, quello di segnalare alla Direzione territoriale dell'ENAC le eventuali, riscontrate infrazioni alla normativa di security per le azioni da intraprendere nell'occorrenza.

* Docente a contratto Università degli Studi di Roma



Sulla base della nuova normativa riguardante la protezione cyber (i.e. regolamento di esecuzione UE 1583/2019, direttiva UE 2555/2023 e decreto legislativo 138/2024), il SM avrà poi l'ulteriore onere di individuare, di concerto con i dipartimenti aziendali ITC ed i responsabili della network information security (NIS), *“ove individuati, le misure di prevenzione dagli attacchi cibernetici in ambito aeroportuale”*.

A fronte di una siffatta, ampliata sfera di incombenze, si stabilisce che il gestore, negli aeroporti con traffico annuo superiore a cinque milioni di passeggeri, deve dotare il SM di una struttura organizzativa e di risorse umane (uno o più deputy) tali da garantire la continuità operativa nella security.

Mentre per violazioni di lieve entità possono essere comminate sanzioni pecuniarie al gestore e al vettore, nei confronti del SM, in caso di accertamento di mancata conformità, inadempimenti e altre mancanze, è prescritta una serie di progressivi provvedimenti disciplinari che contemplano l'irrogazione della sanzione della sospensione - anche immediata ove fossero presenti indifferibili ragioni di tutela della sicurezza e dell'operatività aeroportuale- fino della revoca nella circostanza di comprovate serie negligenze.

In conclusione, valutando qui nell'insieme l'iniziativa sul restyling dell'impianto regolamentare riguardante le prerogative ed il rinnovato ruolo del SM, percepiamo come sarebbe stato auspicabile dedicare almeno un accenno al tema delle coperture assicurative (analogamente a quanto praticato dall'ENAC per gli operatori dei velivoli senza pilota UAS e dei mezzi a decollo e atterraggio verticale VTOL), tenuto in debito conto della innegabile esposizione a diverse tipologie di rischio connesso a potenziali inadempimenti causate da fatti colposi, da errori o omissioni, commessi verso terzi nell'esercizio della delicata attività professionale.

