



## **Università degli studi di Enna *Kore***

**Fondo Sociale Europeo – Ministero del lavoro e delle politiche sociali –  
Regione Siciliana**

**Master di II livello in**

### **STRATEGIES AND TECHNOLOGIES FOR AIRPORT MANAGEMENT**

\* \* \*

**Dott. Filippo William Mantegna**

## **La sicurezza aeroportuale e l'applicazione del Programma Aeroportuale per la Sicurezza**

**A.A. 2012/2013**

## INTRODUZIONE

Al fine di proteggere il trasporto aereo di persone e beni, l'Unione europea (UE) ha stabilito norme comuni applicabili in tutta l'UE per impedire che vengano commessi atti di interferenza illecita nei confronti dell'aviazione civile.

A livello europeo il Regolamento UE 185/2010 e la direttiva 774/2010 stabiliscono disposizioni particolareggiate per l'attuazione delle norme fondamentali comuni sulla sicurezza dell'aviazione civile.

A livello nazionale il Programma Nazionale per la Sicurezza dell'aviazione civile (PNS), approvato in data 19 marzo 2012, ha quale obiettivo quello di definire le responsabilità per l'attuazione delle norme fondamentali comuni contenute nel Regolamento (CE) 300/2008 e precisare gli adempimenti prescritti a tal fine agli operatori e agli altri soggetti integrando e specificando, ove necessario, le disposizioni del Regolamento (UE) nonché introducendo misure più severe, come consentito dall'art. 6 del Regolamento (CE) 300/2008.

Il capitolo "Programma per la Sicurezza dell'Aeroporto" del PNS al punto 1 afferma che *il gestore dell'aeroporto redige, attua e mantiene aggiornato un programma per la sicurezza dell'aeroporto. Tale programma descrive i metodi e le procedure che il gestore deve seguire per rispettare i requisiti del Regolamento (CE) 300/2008, del Regolamento (UE) 185/2010 e del Programma Nazionale per la sicurezza dell'aviazione civile. Il programma comprende disposizioni relative al controllo della qualità interna che descrivono le modalità con le quali il gestore vigila sul rispetto di tali metodi e procedure. Di seguito al punto 2 continua: il Programma per la Sicurezza dell'Aeroporto è presentato alla Direzione Aeroportuale ENAC*

*competente per territorio, che se del caso, può disporre l'adozione nello stesso di ulteriori misure.*

In ottemperanza alle disposizioni di cui sopra, ogni società di gestione aeroportuale, deve dunque predisporre, implementare ed aggiornare il documento Programma Aeroportuale di Sicurezza.

Il programma per la sicurezza dell'aeroporto diviene applicabile trascorsi 30 giorni dalla data di presentazione alla Direzione Enac Aeroportuale competente per territorio.

# **CAPITOLO I**

## **LA SICUREZZA AEROPORTUALE: DEFINIZIONE, SISTEMA ORGANIZZATIVO E DOCUMENTI FUNZIONALI**

## 1.1 La sicurezza aeroportuale: un concetto in evoluzione

Il concetto di “sicurezza aeroportuale”, per quanto possa apparire univoco e inopinabile, è stato invece oggetto di revisioni e modifiche a causa di alcuni eventi che, anno dopo anno, hanno determinato che si prestasse maggiore attenzione a ciò che davvero significa “un aeroporto sicuro”.

Dirottamenti, attentati a bordo, attentati terroristici, aeromobili utilizzati come armi per colpire altri obiettivi (vd. 11 settembre 2001), vere e proprie stragi in aeroporto: sono solo alcuni tristi esempi di come l’attenzione verso uno snodo fondamentale, qual è la stazione aeroportuale, non può assolutamente essere considerata questione di secondo piano.

Per far fronte a simili emergenze, gli Stati hanno ritenuto opportuno firmare delle Convenzioni nel seguente ordine temporale: Chicago (1944); Tokyo (1963); Aja (1970); Montreal (1971) e successivo Protocollo complementare (1988). Primario obiettivo di tali Convenzioni fu quello di standardizzare le azioni da intraprendere a livello preventivo, sia per garantire una maggiore protezione delle infrastrutture asservite al sistema di trasporto aereo (ne è esempio la regolamentazione dell’accesso e della circolazione delle persone nelle aree aeroportuali); sia per assicurare le attività di trasporto aereo propriamente intese (ovvero il controllo sui passeggeri e sui bagagli) e il riconcilio tra passeggero imbarcato e bagaglio in stiva.

Prima di proseguire spendendo qualche parola sul contributo che ognuna di queste Convenzioni ha portato in ambito di sicurezza aeroportuale, è bene chiarire che oramai è impossibile riferirsi ad essa senza distinguere fra “safety” e “security”. Avvalendoci infatti del contributo della lingua inglese, possiamo dare due accezioni al nostro

termine: il primo (*safety*) è la sicurezza dal punto di vista della progettazione, della costruzione, della manutenzione e dell'esercizio degli aeromobili, degli aeroporti nonché la valutazione dell'idoneità degli operatori aerei, del personale di volo, del personale tecnico e del personale addetto alla manutenzione; il secondo (*security*) si riferisce al complesso di misure e risorse volte a prevenire e contrastare atti di interferenza illecita nei confronti del sistema di aviazione civile, ovvero la difesa da minacce provenienti da terzi<sup>1</sup>.

Tale distinzione, nonostante possa far pensare ad una certa ambiguità semantica, è invece finalizzata ad una maggiore precisione nello stabilire e diversificare gli interventi necessari in ogni specifico settore all'interno del sistema aeroportuale. In questa sede ci soffermeremo in particolare sul sistema sicurezza in ambito aeroportuale.

---

<sup>1</sup> Il Doc 8973 I.C.A.O. definisce gli atti di interferenza illecita:

- Impossessamento illecito di aeromobile in volo o a terra;
- Presa di ostaggi a bordo di un aeromobile o a terra in aeroporto;
- Irruzione a bordo di un aeromobile on in aeroporto;
- Introduzione illecita a bordo di un aeromobile on in aeroporto di armi, ordigni esplosivi, articoli pericolosi e di ogni altro oggetto in grado di causare una grave turbativa;
- Diffusione di comunicazioni false che possono compromettere la sicurezza dell'aeromobile, dei passeggeri, degli equipaggi, degli operatori e del pubblico e delle infrastrutture aeroportuali.

## 1.2 Esigenze di cooperazione fra Stati: dalla Convenzione di Chicago del 1944 all'11 settembre 2001

Già negli anni '40 i Governi dei paesi industrializzati si resero conto di come il trasporto aereo sarebbe diventato imprescindibile per il settore turistico e commerciale, ma anche per i rapporti diplomatici tra stati in età contemporanea, tanto che nel *Preambolo della Convenzione di Chicago 1944 relativa all'aviazione civile internazionale* possiamo leggere:

«*Considerato* che lo sviluppo della navigazione aerea civile internazionale può validamente contribuire a suscitare e mantenere l'amicizia e la comprensione tra le nazioni ed i popoli e che, per contro, qualsiasi abuso può diventare un pericolo per la sicurezza generale,

*Considerato* che è desiderabile evitare qualsiasi attrito e sviluppare, tra le nazioni ed i popoli, questa collaborazione da cui dipende la pace universale,

*Conseguentemente*, i Governi sottoscritti, dopo aver convenuto determinati principi ed accordi affinché la navigazione aerea civile internazionale possa svilupparsi in modo sicuro ed ordinato ed i servizi internazionali di trasporti aerei possano essere organizzati su una base di possibilità eguali per tutti ed esercitati in modo sano ed economico»

Si può chiaramente evincere da queste parole che l'obiettivo primario fu quello di perseguire nella ricerca di misure di sicurezza standardizzate, che garantissero e, allo stesso tempo, promuovessero l'aviazione civile.

A tal fine la suddetta Convenzione stabilì l'istituzione dell'I.C.A.O., un organismo permanente e internazionale con sede a Montreal, che si rese operativo dal 1948<sup>2</sup>.

Come si è appena visto, Chicago rappresenta una svolta in ambito di sviluppo del settore aeroportuale, mentre per il momento la

---

<sup>2</sup> Dal sito ufficiale dell' I.C.A.O.: «The International Civil Aviation Organization serves as the global forum for its 191 Member States. Amongst its many other functions supporting all aspects of civil aviation activity, ICAO brings together States and key industry organizations to develop policies and standards, resolve strategic directions on critical issues, coordinate global initiatives, monitoring, analysis and reporting and pursue targeted assistance and capacity building objectives» - rep. in <http://www.icao.int/Pages/default.aspx>.

Security non è tra gli obiettivi principali. In tal senso, invece, la Convenzione di Tokyo del 1963 sui reati e altri atti commessi a bordo di aeromobili, si considera un passo avanti: al comandante vengono dati dei poteri per opporsi agli atti che possono compromettere la sicurezza del volo; ogni stato membro viene obbligato ad adottare misure per la restituzione o la conservazione del controllo dell'aereo al comandante; infine viene definita la giurisdizione competente a giudicare l'eventuale reato, individuata nello Stato di immatricolazione dell'aereo.

A queste disposizioni "generiche" seguirono poi disposizioni "specifiche" su un particolare caso di pericolo aereo: la Convenzione dell'Aja del 1970 tratta, quindi, il reato di sequestro e danneggiamento di aeromobile.

Un ulteriore approfondimento in materia viene fornito a Montreal con la Convenzione del 1971<sup>3</sup>. Qui le ipotesi criminose relative al trasporto aereo vengono ampliate, così come vengono meglio definiti i reati considerabili (ovvero giudicabili) contro l'aviazione civile. L'importanza della Convenzione di Montreal è ancor più chiaramente intuibile considerato il suo aver istituito l'obbligo, per gli Stati firmatari, di prevedere, secondo i rispettivi ordinamenti, le suddette ipotesi criminose come reati specifici da punire in modo particolarmente severo<sup>4</sup>.

Occorre comunque prestare attenzione al fatto che l'interesse, seppur crescente, per le misure di sicurezza fin qui stabilite dalle varie Convenzioni, subisce un decisivo incremento in seguito ad alcuni attentati terroristici verificatisi dagli anni novanta ai primi anni

---

<sup>3</sup> *Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Civil Aviation.*

<sup>4</sup> Nel 1988 viene altresì aggiunto un Protocollo alla Convenzione di Montreal; esso amplia le previsioni di fattispecie criminose in quanto atti di violenza nei confronti di un operatore aeroportuale in servizio; distruzione o danneggiamento di infrastrutture aeroportuali o di aeromobili in area di parcheggio.



duemila: l'esplosione in volo di un aeromobile della compagnia Pan American a Lockerbie, in Scozia, nel 1988; e l'attacco terroristico dell'11 settembre 2001. In quei casi gli attentatori non cercano una via di fuga dopo aver compiuto l'azione criminosa (quindi l'entità della "pena" è quasi irrilevante), ma, trattandosi di terroristi "suicidi", l'unico modo di contrastarli diventa un'efficace attività di prevenzione.

Dopo una prima fase "difficile" in cui sembrava che prevalessero posizioni nazionalistiche e gli accordi erano di non facile realizzazione, la crescente internazionalizzazione delle fonti di diritto in materia di Security del trasporto aereo ha preceduto le singole legislature servendo loro come modello.

A livello nazionale, una notevole spinta alla produzione normativa e regolamentare si è avuta in Italia nel 1991, in occasione del suo intervento, al fianco della forza multinazionale, nella guerra del golfo contro l'Iraq. Durante il periodo di interessamento bellico, gli scali di Malpensa e Fiumicino costituirono il transito di truppe militari della NATO e voli cargo, ciò mise l'Italia nella condizione di poter essere oggetto di ritorsione terroristica. Di conseguenza si fece pressante l'esigenza di maggiori controlli, soprattutto negli aeroporti interessati al transito di militari e merci.

### 1.3 L'Organizzazione Internazionale per l'Aviazione Civile

Dal 1970 ad oggi, l'I.C.A.O., ovvero l'Organizzazione Internazionale per l'Aviazione Civile, elabora ed aggiorna continuamente un vero e proprio “manuale” per la salvaguardia dell'aviazione civile.

Come anticipato (vd. *infra* 1.2), l'I.C.A.O. è un'agenzia specializzata delle Nazioni Unite con competenza primaria in materia, appunto, di aviazione civile. Ha sede a Montreal ed i Paesi membri (190) si riuniscono in Assemblea Generale ogni tre anni. L'Assemblea Generale è il massimo organo direttivo, mentre l'organo esecutivo è il Consiglio, di cui fanno parte 36 membri e si rinnova ogni tre anni. L'Italia è attualmente membro del Consiglio, nonché appartenente al ristretto gruppo dei dieci Paesi considerati più evoluti nel settore dell'aviazione civile. Ancora in ambito italiano, l'ENAC (l'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile) rappresenta l'interfaccia nostrana per ogni questione tecnica e organizzativa. I suoi funzionari partecipano attivamente ai gruppi di lavoro dell'ICAO.

La sicurezza dei voli è garantita e disciplinata da una regolamentazione internazionale che comprende anche i controlli sull'applicazione stessa di tali regole contenute negli Allegati tecnici (Annessi) alla Convenzione di Chicago che ha istituito, quindi, l'ICAO nel 1944. È a tal proposito importante sottolineare la distinzione fra *Standard Practices*, regole la cui adempienza è obbligatoria per gli Stati aderenti; e “raccomandazioni”, *Recommended Practices*, la cui applicazione è auspicata ai fini della standardizzazione mondiale.

Fra gli Annessi ICAO merita una menzione a parte l'Annesso 17 che, assieme al DOC 30 E.C.A.C. e ai Regolamenti Europei,

contiene le norme e le procedure volte a prevenire atti di interferenza illecita.

Gli Standards dell'annesso 17 riguardano:

- La gestione delle situazioni di emergenza;
- Le misure di prevenzione contro gli atti illeciti;
- L'organizzazione che ogni Stato deve darsi in tema di Sicurezza;
- L'obbligo di predisporre un Programma Nazionale di Sicurezza;
- La regolamentazione dei controlli sui passeggeri, sugli equipaggi, i bagagli, la merce, il servizio di posta ed il catering;
- L'individuazione di una Autorità competente per l'adozione, l'implementazione e l'attuazione del programma medesimo;
- La disciplina degli accessi, della circolazione e della permanenza delle persone nelle varie aree aeroportuali;
- La cooperazione internazionale.

## 1.4 L'E.C.A.C.: European Civil Aviation Conference

Fra gli organismi intergovernativi che si occupano di garantire un trasporto aereo sicuro, un ruolo fondamentale è svolto dall'ECAC, Organizzazione nata nel 1955 con sede a Bruxelles. Essa promuove l'efficienza in materia di sicurezza perseguendo l'armonizzazione delle politiche sull'aviazione civile degli Stati membri, prestando altresì attenzione alle politiche aeronautiche delle altre parti del mondo. Alla Conferenza aderiscono la quasi totalità degli Stati europei; inoltre l'ECAC opera in stretta connessione con l'ICAO e con l'Unione Europea.

Notevole importanza ha il documento relativo alla Security, il DOC-30, esso contiene *raccomandazioni* sulle misure di sicurezza per gli aeromobili e i passeggeri; sulle informazioni di base per i programmi di sicurezza; sui requisiti necessari per l'addestramento degli addetti alla sicurezza.

Un concetto innovativo e abbastanza rilevante elaborato dall'ECAC è stato quello del "One stop security" (Controlli sullo scalo d'origine), esso stabilisce che ogni Paese aderente all'Organizzazione riconosce ed accetta i controlli di sicurezza effettuati sui voli provenienti da altri Paesi membri. Ciò implica la fissazione di standards per tutti gli Stati membri, cosicché non sia necessario ripetere i controlli per eventuali transiti sul proprio scalo.

## 1.5 Regolamenti comunitari

È dal 1992, anno di nascita dell'Unione Europea, che questa imprescindibile realtà politica dell'era contemporanea mira a creare un'area comune di sicurezza. In ambito aeroportuale, ciò si traduce in una serie di Regolamenti, vincolanti ed immediatamente esecutivi nei Paesi aderenti.

È bene sottolineare che alcune decisioni rilevanti in materia di Security sono, ancora una volta, state prese dopo la strage dell'11 settembre 2001, ed in particolare vogliamo ricordare: il Reg. CE del Parlamento Europeo e del Consiglio n° 300/2008 e il Reg. UE della Commissione n° 185/2010. Il primo istituisce norme comuni per la sicurezza dell'aviazione civile e ha come obiettivo la semplificazione e l'armonizzazione delle norme vigenti, pertanto, i paesi dell'UE hanno deciso di designare una singola autorità competente responsabile dell'attuazione delle norme fondamentali comuni. Inoltre ciascuno Stato membro ha l'obbligo di redigere e attuare i seguenti programmi:

- un programma nazionale per la sicurezza dell'aviazione civile che definisca le responsabilità dell'attuazione delle norme fondamentali comuni;
- un programma nazionale per il controllo della qualità per monitorare il rispetto delle disposizioni del presente regolamento e del programma nazionale per la sicurezza dell'aviazione civile.

Anche ogni operatore e soggetto, come prevede il suddetto Regolamento, deve redigere e attuare uno dei seguenti programmi a seconda del proprio ruolo:

- il programma per la sicurezza degli aeroporti per disporre i metodi e le procedure che l'operatore aeroportuale deve seguire per rispettare il

regolamento 300 del 2008 e il programma nazionale per la sicurezza dell'aviazione civile;

- il programma per la sicurezza del vettore aereo per disporre i metodi e le procedure che il vettore aereo deve seguire per ottemperare alle disposizioni suddette;

- il programma di sicurezza degli altri soggetti per disporre i metodi e le procedure che il soggetto deve seguire per rispettare le disposizioni dei due testi normativi in oggetto.

La Commissione, con la collaborazione dell'autorità competente dello Stato membro interessato, effettua ispezioni per controllare l'applicazione delle norme fondamentali comuni da parte degli Stati membri. Sono incluse le ispezioni delle autorità competenti dei paesi dell'UE e ispezioni senza preavviso di aeroporti, operatori e soggetti. La Commissione formula, se del caso, raccomandazioni tendenti a migliorare la sicurezza aerea. Il rapporto d'ispezione della Commissione viene inviato all'autorità competente dello Stato membro interessato, la quale, nella sua risposta, indica le misure correttive corrispondenti ad ogni carenza riscontrata.

Gli Stati membri stabiliscono le sanzioni applicabili in caso di violazione delle disposizioni del presente regolamento e adottano tutte le misure necessarie per assicurarne il rispetto.

Gli Stati membri possono applicare misure più severe rispetto alle norme fondamentali comuni di cui sopra, sulla base di una valutazione dei rischi e a condizione che tali misure siano pertinenti, obiettive, non discriminatorie e proporzionate al rischio preso in considerazione. Gli Stati membri informano la Commissione di tali misure e la Commissione le trasmette agli altri Stati membri.

Il Regolamento UE della Commissione n° 185 del 4 marzo 2010 riprende e amplia, approfondendole, le disposizioni per

l'attuazione delle norme fondamentali comuni. Esso prevede l'abrogazione dei vecchi Regolamenti UE ed il rinvio a Decisioni separate della Commissione contenenti dati sensibili classificati UE.

Meritevole di attenzione è poi l'Allegato a tale Regolamento, in cui vengono approfondite alcune norme già presenti in un altro Allegato al Reg. CE del 2008<sup>5</sup>.

Il Reg. CE n° 185/2010, inoltre, stabilisce le parti critiche delle aree sterili degli aeroporti con più di 40 unità di personale in possesso di un tesserino di accesso, cosicché tutto il personale e gli equipaggi sono sottoposti ai controlli prima di entrare nelle aree critiche. Tali aree comprendono: le parti di aeroporto cui hanno accesso i passeggeri in partenza (con i rispettivi bagagli già sottoposti a controllo); le parti di aeroporto in cui possono passare o essere depositati i bagagli in stiva in partenza.

Infine, dato che le disposizioni adottate a livello comunitario sono applicabili in tutti gli Stati membri, ne conseguirebbe che le norme di sicurezza dell'Unione Europea verrebbero riconosciute reciprocamente dagli Stati membri: questo è, in sostanza, ciò che si intende per "sistema di sicurezza unico". Tale principio andrebbe quindi applicato in tutta l'UE e dovrebbe anche essere considerato in relazione a paesi terzi. Infatti non vi è ragione per cui i velivoli provenienti da paesi con regimi di sicurezza aerea avanzati, come gli Stati Uniti o Israele, debbano essere considerati "non sicuri".

---

<sup>5</sup> Il documento tratta di: sicurezza degli aeroporti; aree delimitate aeroportuali; sicurezza degli aeromobili; passeggeri e bagagli a mano; bagaglio da stiva; merci e posta; materiale dei vettori aerei; forniture di bordo; forniture per l'aeroporto; misure per la sicurezza in volo; selezione e addestramento del personale; attrezzature di sicurezza.

## 1.6 L'Ente Nazionale Aviazione Civile: ENAC

L'Enac è l'Autorità italiana di regolamentazione tecnica, certificazione, vigilanza e controllo nel settore dell'aviazione civile, è stata istituita il 25 luglio 1997 con Decreto Legislativo n. 250/97 ed è sottoposta al controllo del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Si occupa del controllo della sicurezza nella duplice accezione di "safety" e "security", dei diritti del passeggero<sup>6</sup> e della tutela ambientale in relazione ai sedimi aeroportuali, cercando di contenere l'inquinamento acustico e atmosferico dei suddetti.

Le mansioni dell'Enac, tuttavia, non sono limitate all'ambito nazionale ma prevedono anche attività internazionali di rappresentanza all'estero presso le maggiori organizzazioni dell'aviazione civile (ICAO, ECAC, EASA, Eurocontrol).

L'Enac, inoltre, si occupa anche degli aspetti "economici" dell'aviazione civile: predispone e valuta le attività per l'affidamento a società di capitale della concessione per le gestioni totali degli aeroporti; verifica gli investimenti in ambito aeroportuale ed esamina le condizioni che possano giustificare l'istituzione di oneri di servizio pubblico su specifici collegamenti. Infine si occupa dell'attuazione del decreto legislativo relativo al libero accesso al mercato dei servizi a terra (*handling*) negli scali italiani.

Per ciò che concerne i controlli, fra i compiti dell'Enac ricordiamo: la regolamentazione delle procedure dei servizi aeroportuali; la certificazione del personale che esercita in ambito aeronautico e nella navigazione aerea e l'attuazione delle

---

<sup>6</sup> Seguendo le indicazioni dell'UE, l'ENAC ha redatto la *Carta dei Diritti del Passeggero* e la *Carta dei Servizi Standard aeroportuali*.



raccomandazioni adottate dall'ANSV (Agenzia Nazionale per la Sicurezza del Volo).

Nello specifico delle competenze in materia di Security, ricordiamo che l'Enac presiede il Cisa per la predisposizione del Programma Nazionale di Sicurezza, assicurandone l'attuazione e mantenendo i dovuti contatti sia a livello centrale che periferico con le amministrazioni ed i soggetti interessati alla sicurezza del trasporto aereo. Quindi esamina ed eventualmente approva i Programmi di Sicurezza delle Compagnie Aeree nazionali ed estere e provvede alla certificazione degli addetti alla sicurezza e agli eventuali operatori aeroportuali<sup>7</sup>.

---

<sup>7</sup> Altre attività dell'Enac riguardo la Security: gestione dei rapporti con le altre Amministrazioni dello Stato in materia di normativa e procedure di Security del trasporto aereo; partecipazione ai gruppi di lavoro nelle diverse sedi internazionali (Icao, Ecac, CE, G8, ecc.); cura dei rapporti con l'industria nazionale e internazionale per favorire l'adeguamento dei sistemi di sicurezza alle nuove tecnologie.

## **1.7 Programma Nazionale di Sicurezza: P.N.S.**

Il PNS, ovvero il Programma Nazionale per la Sicurezza dell'Aviazione Civile, di cui all'art. 10 del Regolamento CE 300 del Parlamento e del Consiglio dell'11 marzo 2008, è un documento importantissimo e fondamentale che fissa le misure standard di sicurezza per quanto riguarda i controlli, le procedure e le risorse che concernono gli aeroporti, nonché i loro operatori. Esso ha l'obiettivo di definire le responsabilità per l'attuazione delle norme fondamentali comuni e di precisare gli adempimenti prescritti a tal fine agli operatori e agli altri soggetti cui si applica.

La tutela della sicurezza dell'aviazione civile italiana avviene, secondo il PNS, fornendo disposizioni e procedure che impediscano atti di interferenza illecita e l'introduzione di articoli proibiti nelle aree potenzialmente a rischio; e regolamentando le modalità di risposta se tali eventi dovessero verificarsi.

Il PNS è redatto dall'ENAC, secondo il Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 21 luglio 2009, e definisce le responsabilità per l'attuazione delle norme fondamentali comuni contenute nel Reg. CE 300/2008. Il PNS, inoltre, precisa gli adempimenti prescritti agli operatori e ad altri soggetti, integrando e specificando, dove necessario, le disposizioni del Reg. UE 185/2010, nonché introducendo misure più severe, come consentito dall'art. 6 del Reg. CE 300/2008.

Per quanto riguarda l'Applicazione, le disposizioni del Programma Nazionale per la Sicurezza dell'aviazione civile si applicano a: aeroporti italiani aperti al traffico aereo commerciale; operatori aeroportuali (così come definiti dal Reg. CE 300/2008);

soggetti diversi dagli operatori (anch'essi definiti dal Reg. CE 300/2008).

Per gli aeroporti italiani non aperti al traffico aereo commerciale si adottano misure di sicurezza alternative, come consentito dal Reg. UE 1254/2009.

Il PNS è applicabile senza ulteriori strumenti ordinativi da parte di tutti i soggetti a cui è diretto ed è redatto in attuazione del Reg. UE 185/2010 e della Decisione della Commissione 774/2012, consta di due parti denominate "A" (che contiene le disposizioni esplicative del Regolamento) e "B" (controllata non classificata).

Prima di essere adottato, il PNS passa attraverso l'approvazione dell'ENAC con provvedimento del Direttore Generale, previa consultazione del Comitato Interministeriale per la Sicurezza dell'Aviazione Civile (CISA).

Il PNS si compone di 11 capitoli, essi trattano: la sicurezza degli aeroporti (Cap. 1); le aree delimitate aeroportuali (Cap. 2); la sicurezza degli aeromobili<sup>8</sup> (Cap. 3); i passeggeri e i loro bagagli a mano (Cap. 4); il bagaglio destinato alla stiva (Cap. 5); le merci e la posta (Cap. 6); la posta e i materiali dei vettori aerei (Cap. 7); le forniture di bordo (Cap. 8); le forniture per l'aeroporto (Cap. 9); le misure per la sicurezza in volo (Cap. 10)<sup>9</sup>; la selezione e la formazione del personale (Cap. 11).

All'interno del Cap. 1 troviamo le disposizioni generali in merito alla definizione del soggetto responsabile alla reazione da attuare in caso di presenza di oggetti sospetti in un terminal, alla

---

<sup>8</sup> Per ciò che concerne il Soggetto responsabile; il Programma di sicurezza del vettore aereo; l'ispezione di sicurezza dell'aeromobile; la protezione dell'aeromobile.

<sup>9</sup> Per la spiegazione dettagliata dei Capitoli del PNS si rimanda al capitolo successivo del presente studio.

presentazione dei requisiti per la progettazione degli aeroporti così elencati:

- Sistemi elettronici di controllo;
- Aree sterili;
- Parti critiche delle aree sterili;
- Accesso alle aree lato volo;
- Accesso alle aree sterili;
- Protezione dei punti di accesso;
- Modalità di controllo dei titoli di accesso delle persone e dei veicoli;
- Accesso con scorta;
- Controllo (*screening*) delle persone diverse dai passeggeri e dagli oggetti da esse trasportati;
- Dotazioni della postazione di controllo per operatori aeroportuali ed equipaggi;
- Procedura di introduzione degli articoli proibiti;
- Ispezione dei veicoli;
- Sorveglianza, pattugliamento ed altri controlli fisici.

Meritevoli di attenzione anche le disposizioni relative ai capitoli 4, 5 e 6. Il Cap. 4, infatti, tratta dei vari controlli da effettuare sui passeggeri e sui loro bagagli a mano, incluse le disposizioni relative alle postazioni di controllo e alle ispezioni necessarie prima dell'imbarco e quindi a tutte quelle procedure eseguite dalle guardie giurate al fine di evitare l'ingresso di articoli proibiti nell'area sterile.

Il Cap. 5 riguarda il controllo del bagaglio da stiva, le modalità di controllo manuale, le categorie dei bagagli da stiva esenti da controllo e di quelle che invece necessitano di procedure speciali atte a verificarne il contenuto. Inoltre tale capitolo si occupa di definire le

modalità di registrazione e riconcilio fra il passeggero ed il proprio bagaglio.

Il Cap. 6 si occupa delle merci e della posta, quindi della qualificazione del personale che effettua lo *screening* della merce e dei controlli di sicurezza che l'agente regolamentato deve applicare.

Di particolare importanza è anche il cap. 9 del PNS che disciplina quali procedure svolgere per evitare l'ingresso di articoli proibiti nell'area sterile, nelle fasi di ingresso delle merci dei fornitori aeroportuali.

Infine il cap. 11 si occupa della selezione del personale operante presso l'aerostazione attraverso controlli accurati (Background check) forniti dalla polizia di Stato e della formazione periodica dei dipendenti in materia di sicurezza attraverso istruttori certificati Enac.

## 1.8 La Direzione Aeroportuale

Funzioni di responsabilità, di coordinamento e di controllo delle attività aeroportuali, sono affidate al Direttore Aeroportuale. Questi ricopre altresì il ruolo di Presidente del Comitato di Sicurezza Aeroportuale, occupandosi della vigilanza dell'applicazione delle misure del PNS; del monitoraggio del servizio reso dalle Società di Gestione, Vettori ed Imprese di Sicurezza; della collaborazione con le Forza di Polizia per l'applicazione di misure aggiuntive di sicurezza.

Il Disegno di Legge n. 1785 della quattordicesima Legislatura, stabilisce come segue i “Compiti del Direttore di Aeroporto”:

*a)* esercita il controllo sull'ottemperanza dei gestori aeroportuali ai contratti di programma, nonché alla normativa nazionale e internazionale in tema di aerodromi;

*b)* per garantire la sicurezza dell'aeroporto, dispone in qualsiasi momento le ispezioni sulle installazioni aeroportuali, i servizi, le apparecchiature, le documentazioni scritte e registrate del gestore aeroportuale; a tale scopo, il gestore aeroportuale deve consentire l'accesso a qualsiasi impianto od ufficio in ogni luogo dell'aeroporto e a qualsiasi tipo di documentazione al personale incaricato a tale scopo dal direttore di aeroporto;

*c)* obbliga tutti gli operatori aeroportuali, che effettuano attività indipendenti connesse con i voli, ad ottemperare alle disposizioni di legge e regolamentari vigenti e ne controlla l'ottemperanza<sup>10</sup>.

Occorre sottolineare, inoltre, come le Ordinanze del Direttore aeroportuale siano atti dispositivi, solitamente a carattere generale e preventivo, con efficacia limitata all'ambito di giurisdizione del Direttore medesimo, ma bisogna tener presente che la violazione di un'ordinanza del Direttore dell'aeroporto può dar luogo a sanzioni di carattere penale, ovvero di natura meramente amministrativa.

---

<sup>10</sup> Sito ufficiale del Senato della Repubblica: <http://www.senato.it>.

## 1.9 La normativa nazionale

Per quanto riguarda le norme che regolamentano in Italia l'aviazione civile, il panorama legislativo è ben nutrito e altrettanto composito. Difatti sono vari i testi a cui possiamo riferirci: innanzitutto il Codice della Navigazione, che, come si vedrà, ha assunto un'importanza particolare dal 2005, anno della modifica del Codice stesso, tramite Decreto Legislativo n. 96 del 9 maggio; poi il Programma Nazionale di Sicurezza, ma anche le varie Circolari ENAC e le Ordinanze del Direttore Aeroportuale.

Il suddetto Decreto n. 96 del 2005 costituisce una revisione della parte aeronautica del Codice della Navigazione, a norma dell'articolo 2 della legge 9 novembre 2004, n. 265.

Alcuni importanti articoli del Decreto riguardano direttamente l'ENAC e le sue prerogative. L'Art. 687, ad esempio, stabilisce che l'ENAC (mediante le proprie strutture centrali e periferiche) deve agire come unica autorità di regolazione tecnica, certificazione e vigilanza nel settore dell'aviazione civile.

Altro articolo che "tira in ballo" l'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile, è l'art. 690, dal momento che ragguaglia in merito al recepimento degli annessi alla Convenzione di Chicago, che avviene anche mediante l'emanazione di regolamenti tecnici dell'ENAC medesimo.

Ancora, l'art. 718 tratta delle funzioni di polizia degli aeroporti: esse sono esercitate dall'ENAC anche mediante le proprie articolazioni periferiche, inoltre, al personale dell'ENAC autorizzato a svolgere attività ispettiva, viene garantito l'accesso ai mezzi, alle aree aeroportuali e alle infrastrutture, nonché alle documentazioni pertinenti alle attività connesse alla navigazione aerea.

L'art. 792, peraltro, ribadisce che le funzioni di polizia e di vigilanza della navigazione aerea sono esercitate dall'ENAC.

Riguardano invece le funzioni di controllo gli articoli 801 e 802 del Decreto: l'801 stabilisce che l'ENAC effettua visite di controllo sugli aeromobili in base ai programmi nazionali e comunitari e verifica i documenti di bordo obbligatori; conseguentemente l'Art. 802 precisa come l'ENAC vieti la partenza degli aeromobili qualora, a seguito dei controlli previsti dall'art. 801, emergano situazioni di pregiudizio per la sicurezza della navigazione aerea, nonché quando risultino violati gli obblighi previsti dalle norme di polizia e per la sicurezza della navigazione.

L'art. 806 si riferisce alle limitazioni all'utilizzo degli aeroporti: l'ENAC, qualora lo richiedano motivi di sicurezza per la navigazione, può vietare o limitare l'utilizzazione degli aerodromi.

Altro articolo riferibile all'ENAC è l'816, esso regola l'imbarco di armi, munizioni e di gas tossici, questi devono essere autorizzati dall'ENAC nel rispetto delle norme comunitarie e nazionali.

Articolo di una certa importanza è il 705, ovvero l'articolo sui compiti del gestore aeroportuale: esso viene definito come il soggetto cui è affidato (assieme ad altre attività o in via esclusiva) il compito di amministrare e di gestire le infrastrutture aeroportuali e di coordinare e controllare le attività dei vari operatori privati presenti nell'aeroporto o nel sistema aeroportuale considerato<sup>11</sup>.

In sintesi i compiti del gestore aeroportuale sono:

- a) Assicurare il puntuale rispetto degli obblighi assunti con la convenzione ed il contratto di programma;

---

<sup>11</sup> L'idoneità del Gestore aeroportuale a svolgere le sue funzioni, nel rispetto degli standard tecnici di sicurezza, è attestata da apposita certificazione rilasciata dall'ENAC.



- b) Organizzare l'attività aeroportuale al fine di garantire l'efficiente utilizzazione delle risorse per la fornitura di attività e di servizi di livello adeguato;
- c) Corrispondere il canone di concessione;
- d) Redigere la carta dei servizi in conformità alle direttive emanate dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e dall'ENAC e garantire il rispetto dei previsti livelli di qualità dei servizi offerti all'utenza;
- e) Assicurare i controlli di sicurezza su passeggeri, bagagli e merci, conformemente alle disposizioni vigenti.

In ultimo, è interessante soffermarsi sull'Art. 1174 (invariato), riguardante eventuali sanzioni ai trasgressori delle norme: «chiunque non osservi una disposizione di legge o di regolamento [...] è punito, se il fatto non consiste reato, con la sanzione amministrativa del pagamento della somma di euro ... a euro ...».

## 1.10 Il coordinamento aeroportuale delle attività di Security

Dal sito ufficiale dell'ENAC<sup>12</sup> apprendiamo che:

Ad ogni Direzione Aeroportuale è preposto un Dirigente ENAC, che coordina in situazioni di normalità l'applicazione delle misure del Programma Nazionale di Sicurezza, con una attività di sorveglianza sui servizi resi dalla società di gestione, dalle compagnie aeree e dalle imprese autorizzate ad espletare i servizi di security.

In situazioni di emergenza è prevista la sua collaborazione con le forze di Polizia, per attuare le necessarie misure aggiuntive di sicurezza. Un ruolo essenziale viene svolto dall'Ufficio di Polizia di Frontiera, il quale assicura che le misure e le procedure di sicurezza vengano applicate correttamente e qualora si verificassero turbative assume in coordinamento con il Dirigente responsabile dell'Enac la gestione diretta delle operazioni necessarie a fronteggiarle.

Lo stesso ente ENAC quindi stabilisce che i suoi responsabili possono avvalersi di dei CSA, “Comitati di Sicurezza Aeroportuale”, istituiti nel 1971 in riferimento alle disposizioni presenti nell'Annesso 17<sup>13</sup>. Tali CSA, organismi collegiali a carattere consultivo, coordinano l'applicazione delle misure di sicurezza del CISA ed esaminano il Programma di Sicurezza Aeroportuale, proponendo eventuali iniziative volte a prevenire atti di interferenza illecita contro l'aviazione civile.

I Componenti del CSA sono: il dirigente dell'ENAV SpA e i dirigenti degli uffici di Polizia di frontiera, Dogana, Sanità Aerea e Postale; i comandanti del Nucleo/Comando dei Carabinieri e della Guardia di Finanza; il responsabile del Comando dei Vigili del Fuoco; un rappresentante della sicurezza della società di gestione e un Rappresentante dell'associazione dei vettori operante sullo scalo.

Infine, possiamo affermare che, oltre a costituire un importante presidio territoriale, i CSA contribuiscono ad armonizzare

---

<sup>12</sup> <http://www.enac.gov.it>

<sup>13</sup> Vd. *infra* 1.3.

l'organizzazione di ogni singolo aeroporto con quella della rete nazionale.

## **1.11 Il Programma per la Sicurezza dell'Aeroporto e il Programma per la Sicurezza del Vettore Aereo**

Il Regolamento CE n. 300/2008 del Parlamento Europeo e del Consiglio dell'11 marzo 2008, che stabilisce norme comuni per la sicurezza dell'aviazione civile, afferma che tutti gli operatori aeroportuali, i vettori aerei e i soggetti che attuano le norme per la sicurezza aerea, devono redigere, rendere effettivo e mantenere aggiornato, un programma per la sicurezza al fine di garantire l'osservanza sia del regolamento stesso che di qualunque altro programma per la sicurezza dell'aviazione civile che essi siano tenuti ad applicare.

Il gestore aeroportuale dunque ha il compito di redigere, attuare e mantenere aggiornato il programma per la sicurezza dell'aeroporto: all'interno del programma troviamo appunto i metodi e le procedure che il gestore deve seguire in osservanza al Reg. CE n. 300/2008, del Reg. UE n. 185/2012 e del programma nazionale per la sicurezza dell'aviazione civile.

Altro obiettivo del Programma è quello di fare in modo che ogni gestore specifichi dettagliatamente e con chiarezza le misure di sicurezza applicate in aeroporto, al fine di reagire adeguatamente ad ogni possibile atto di interferenza illecita, minaccia o incidenti di security.

Un ulteriore dispositivo di sicurezza è rappresentato dal "Programma per la Sicurezza del vettore aereo nazionale", il cui obiettivo è quello di assicurare che ogni vettore aereo implementi e mantenga aggiornato un programma, appunto, di sicurezza che specifichi dettagliatamente le misure da applicare e definisca le responsabilità di coloro i quali devono attuare le suddette misure.

Si differenziano altresì tre programmi per la sicurezza del vettore aereo: programma per la sicurezza del vettore aereo nazionale; programma per la sicurezza del vettore aereo comunitario; programma per la sicurezza del vettore aereo non comunitario.

Il primo è un programma di sicurezza di un vettore aereo che ha ottenuto la licenza di esercizio in Italia ed è sottoposto all'approvazione dell'ENAC.

Il secondo viene riconosciuto dall'ENAC, purché sia già stato convalidato dall'Autorità competente dello Stato membro che ha rilasciato la licenza.

Il terzo è anch'esso approvato dall'ENAC, posto che l'Autorità competente sulla security dello Stato che ha rilasciato la licenza di esercizio (o equivalente) al vettore aereo attesti la rispondenza del programma di sicurezza a quanto previsto dall'Annesso 17 dell'ICAO.

## **1.12 Controlli di Sicurezza in ambito Aeroportuale: normativa di riferimento**

Per ciò che concerne la normativa di riferimento sui Controlli di Sicurezza in ambito aeroportuale, un primo importante decreto è il D.L. 9/92 che con il suo art. 5, convertito dalla L. 217/92, ha gettato le basi di un cospicuo processo di trasformazione e ha mutato il quadro di riferimento istituzionale.

L'art. 5 del suddetto Decreto, infatti, consente l'affidamento in concessione dei servizi di controllo esistenti nell'ambito aeroportuale per il cui espletamento non è richiesto l'impiego di appartenenti alle forze di polizia; allo stesso tempo demanda a successivi provvedimenti amministrativi di competenza del Ministero dei Trasporti e della Navigazione di concerto con il Ministero degli Interni: la definizione delle modalità di affidamento; i requisiti dei soggetti concessionari; le caratteristiche funzionali delle attrezzature tecniche; la determinazione del corrispettivo per la copertura dei costi.

Ulteriori regolamentazioni sulla Sicurezza pervengono dal D.M. 29.1.1999, n. 85, denominato "Regolamento per l'affidamento dei servizi di sicurezza". Esso individua le tipologie di servizi di controllo che possono essere affidati a soggetti privati che non richiedono l'impiego personale delle forze di polizia e fissa i requisiti tecnico-professionali delle imprese di sicurezza e degli addetti alla sicurezza (all.ti A e B). Con tale regolamento, in pratica, è stata data attuazione all'art. 5 del D.L. n. 9 del 18 gennaio 1992 e in particolare alle previsioni dei commi 1 e 2<sup>14</sup>.

---

<sup>14</sup> Ovvero la normativa sul Corrispettivo per la copertura dei costi, demandato ad apposito D.M. del Ministero dei Trasporti; ai poteri di vigilanza, ispezione e controllo; alla determinazione delle caratteristiche tecniche minime delle apparecchiature di controllo.

Meritevoli di attenzione sono gli articoli 1, 2 e 3 del D.M. 29.1.1999, n. 85.

L'art. 1 tratta dei “servizi affidabili in concessione”, ovvero: il controllo dei passeggeri in partenza ed in transito; il controllo radioscopico con altri tipi di apparecchiature del bagaglio a mano; il controllo radioscopico o con altri tipi di apparecchiature dei bagagli da stiva, della merce e dei plichi dei corrieri espressi.

Occorre comunque tener presente che i servizi di controllo di sicurezza in ambito aeroportuale, indicati dall'art. 2, sono svolti sotto la vigilanza dell'ufficio della Polizia di Stato presso lo Scalo.

Di norma la Società di gestione espleta i servizi indicati nell'art. 2 secondo due modalità: tramite le proprie organizzazioni societarie specializzate (in possesso dei requisiti previsti dal regolamento e in possesso dell'autorizzazione prefettizia ex art. 133 del T.U.L.P.S.); tramite affidamento mediante procedure concorsuali, ai sensi del decreto legislativo 17/03/1995, n. 158, a imprese di Sicurezza in possesso del decreto prefettizio ex art. 134 del T.U.L.P.S..

L'art. 3 del D.M. 29.1.1999, n. 85, infine, riguarda gli “altri servizi di controllo effettuati da soggetti privati (affidati con procedura non necessariamente concorsuale)”. Il comma 1 di tale articolo afferma che il Gestore Aeroportuale svolge direttamente o tramite imprese di sicurezza in possesso dei requisiti previsti i servizi di vigilanza dei beni aeroportuali di proprietà o in concessione.

Il comma 2 invece stabilisce che gli altri servizi di controllo possano essere svolti dai Vettori o da altri Operatori Aeroportuali, direttamente o tramite il gestore aeroportuale o impresa di sicurezza in possesso dei requisiti previsti.

La durata della concessione dei servizi di sicurezza coincide con la durata della concessione aeroportuale; inoltre, l'affidamento in

concessione concerne l'espletamento dei servizi di controllo come previsti dal P.N.S..

I servizi di cui all'art. 2, se non attribuiti in concessione, sono affidati a imprese di sicurezza che dimostrino di avere i requisiti previsti dall'allegato A, ovvero: una buona capacità economica, finanziaria e tecnica. Anche l'allegato B fissa i suddetti requisiti in termini di doti: morali, giuridiche e tecnico-professionali.

Infine, la funzionalità delle apparecchiature è accertata sulla base delle specifiche tecniche definite nell'allegato C..



### **1.12.1 Attività di vigilanza, ispezioni e controlli**

Il potere di vigilanza e controllo in aeroporto è affidato al Ministero dei Trasporti e della Navigazione e all'Amministrazione della Pubblica Sicurezza.

L'ENAC, in concomitanza con il Dipartimento di Pubblica Sicurezza, forma un nucleo d'ispettori esperti nel rispetto degli standard internazionali. Questi hanno il compito di controllare gli addetti, i macchinari, le misure di sicurezza adottate e l'adempimento dei servizi previsti dal Reg. 85/10.

Il D.M. n. 12 – T del 23 febbraio 2000 fissa le modalità di accertamento dei requisiti tecnico-professionali delle imprese di sicurezza e degli addetti demandate ad ENAC e al Dipartimento di Pubblica Sicurezza.

Gli accertamenti riguardano, oltre ai già citati adempimenti dell'impresa, anche la formazione, i cui programmi vengono definiti dall'ENAC e dal Dipartimento di Pubblica Sicurezza.

Riguardano poi le “Procedure Operative per le Direzioni Aeroportuali” le Circolari ENAC SEC 02 (APT 06 del 20.3.2000)<sup>15</sup> e ENAC SEC 03 (APT 07/A del 22.4.2002).

Di particolare interesse la Circolare ENAC SEC 03 che tratta delle “Modalità per l'accertamento dei requisiti tecnico-professionali delle Imprese di Sicurezza e Adetti alla Sicurezza”. Qui infatti vengono spiegate: le modalità stesse per la certificazione degli addetti alla sicurezza; i già citati programmi di formazione del personale; i criteri che permettano l'istituzione della commissione d'esame; le modalità per lo svolgimento delle prove d'esame; il contenuto del Certificato di idoneità degli addetti ai controlli.

---

<sup>15</sup> “Affidamento dei Servizi Sicurezza esistenti in ambito aeroportuale”.

### **1.12.2 Prestatori dei Servizi di Controllo (Circolare ENAC SEC 02)**

I servizi di controllo in aeroporto, come già detto, possono essere affidati alle stesse società di gestione aeroportuale o, eventualmente, a soggetti terzi con affidamento da parte dell'ENAC.

Nel caso in cui siano le Società di Gestione ad effettuare i controlli, esse possono prestare il servizio direttamente, tramite proprie organizzazioni societarie e/o con affidamento a imprese di sicurezza mediante procedure concorsuali.

Inoltre possono verificarsi tre casi: nel primo le società di gestione sono in “concessione totale”, quindi per l'affidamento dei servizi di controllo non è necessario stipulare uno specifico atto convenzionale (trattandosi di un ampliamento del rapporto di concessione esistente); nel secondo le società di gestione sono in “concessione parziale”, ovvero in attesa del definitivo affidamento delle gestioni aeroportuali ai sensi del Reg. 521/97, sono legittimate alla concessione del servizio di controllo di sicurezza; nel terzo caso si ha l'assenza delle condizioni per la concessione dei servizi di controllo, di conseguenza l'ENAC provvede all'affidamento mediante procedure concorsuali.

Una buona efficienza dei servizi di controllo viene garantita, ancora dalla Circolare ENAC SEC 02, dall'obbligo di effettuare periodicamente dei controlli di qualità sia a livello aeroportuale che a livello nazionale. Nondimeno, nel caso in cui il concessionario o l'affidatario dei servizi sia incapace di garantire lo svolgimento dei controlli secondo i parametri previsti (Art. 4 del Reg. 85/99), si ha la decadenza della concessione o dell'affidamento stesso.

### 1.13 Gestione e valutazione del “rischio”

Dobbiamo innanzitutto precisare come il cosiddetto “rischio” che riguarda l’aviazione civile, individuabile nel continuo interesse nutrito dai terroristi per il mondo aeroportuale in generale, è meglio descrivibile tramite la combinazione di due elementi: minaccia e vulnerabilità.

La *minaccia* è una misura della probabilità che i terroristi prenderanno di mira un obiettivo specifico; essa dipende dall’importanza strategica del bersaglio, ovvero dalla sua attrattiva, e dalle capacità necessarie a portare a termine un simile atto criminoso.

La *vulnerabilità* è invece una prerogativa del bersaglio che può derivare da una debolezza negli standard richiesti, dall’inadeguatezza delle misure di sicurezza o da entrambe le cose. In sostanza, se un obiettivo ha delle caratteristiche sfruttabili per portare a termine un attacco, esso diventa vulnerabile.

Occorre tener comunque presente che saper “gestire il rischio” non significa affatto eliminarlo; è molto più produttivo, invece, stabilire dei piani efficaci per la valutazione stessa del rischio in termini di “probabilità”.

Altro strumento necessario per limitare il rischio, è lo sviluppo di contromisure efficaci che contribuiscano a contenerlo. Tali misure, ad ogni modo, non devono essere più onerose di quanto necessario.

Risulta chiaro, quindi, che il processo di gestione del rischio è un affare delicato e per nulla semplice, basato sulla valutazione della minaccia. Essa, oltretutto, è differenziata in vari livelli e categorie che necessitano di piani appropriati.

Il processo di raccolta, analisi e interpretazione del materiale dell’intelligence e la conseguente valutazione della minaccia, è un

processo specifico che normalmente dovrebbe svolgersi in ambito governativo, tenuto conto del fatto che la protezione del pubblico viaggiante è, e deve essere, una priorità per qualsiasi Stato.

Risulta, comunque, certamente positivo che la prassi ormai più diffusa per la gestione del rischio è descrivibile come “metodo sistematico” ed oggettivo. In questo modo è possibile identificare meglio rischi realistici e credibili, nonché le vulnerabilità fondate e pertinenti, così da sviluppare piani appropriati ed intraprendere azioni necessarie a ridurre tali rischi. Un tale approccio “mirato” offre una risposta proporzionata sulla base del suddetto esame probabilistico.

## **CAPITOLO II**

# **IL PROGRAMMA AEROPORTUALE PER LA SICUREZZA: UN CASO CONCRETO**

## 2.1 Presentazione lavoro e normativa di riferimento

Lo scrivente, durante il periodo di stage svolto presso la società di gestione aeroportuale di Olbia – Costa Smeralda, ha avuto la possibilità di sviluppare quale progetto di lavoro assegnatogli la redazione del Programma per la Sicurezza Aeroportuale.

In questa sede si vogliono proporre alcune parti del programma aeroportuale di cui sopra, per poter concentrare l'attenzione sui punti più critici e più interessanti in materia di sicurezza in ambito aeroportuale. Ovviamente sono stati eliminati tutti quei dati sensibili che potrebbero rivelare informazioni segretate dell'aeroporto in questione.

Importante osservare che, come già specificato, il Programma Nazionale della Sicurezza si sofferma maggiormente, rispetto agli altri operatori, sulla responsabilità del gestore aeroportuale essendo questi l'organizzazione più importante nella gestione appunto dell'operatività e nello specifico della materia security a livello aeroportuale.

Attraverso il presente lavoro è possibile mostrare la complessità, la puntualità e l'attenzione rivolta dal legislatore alla materia security.

Si precisa che, per chiarezza di trattazione, in carattere corsivo si riporteranno le parti originali del PAS. Il testo qui proposto è stato ovviamente rivisto e alcune parti sono state integralmente tagliate in quanto contenenti dati riservati relativi a persone, società e procedure.

Dal seguente testo si può notare come opportunamente all'inizio è stata citata la normativa di riferimento:

***Normativa Nazionale***  
*- Codice della Navigazione;*

- Legge 13/05/1983, n. 213 “Modifiche di alcune disposizioni del codice della navigazione relative alla navigazione aerea”;
- D.P.R. 04/07/1985, n. 461 art. 19 “Recepimento nell’ordinamento interno dei principi generali dell’Annesso 17 ICAO (sicurezza) alla convenzione relativa all’aviazione civile internazionale;
- Decreto Ministero dei Trasporti 15/01/1991, n. 2T “Istituzione Comitato Interministeriale per la Sicurezza”;
- Decreto Legislativo 25/07/1997, n. 250 “Istituzione dell’Ente Nazionale per l’Aviazione Civile (ENAC)”;
- Decreto Ministero dei Trasporti e della Navigazione 29/01/1999, n.85 “Regolamento recante norme di attuazione dell’art. 5 del Decreto Legge 18/01/1992, n. 9 convertito con modificazioni della legge 28/02/1992, n.217, in materia di affidamento in concessione dei servizi di sicurezza”;
- Decreto Ministero dei Trasporti e della Navigazione 1712/1999, n. 119T “Direttiva di carattere interpretativo sull’applicazione del Regolamento di cui al Decreto 29/01/1999, n.85”;
- Decreto Ministero dei Trasporti e della Navigazione 23/02/2000 “Modalità di accertamento dei requisiti tecnico-professionali delle imprese di sicurezza e degli addetti”;
- Decreto Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti 02/10/2001, n. 107T “Aggiornamento della composizione del Comitato Interministeriale per la Sicurezza nonché dei compiti ad esso attribuiti a seguito della nuova normativa di cui al Decreto 29/01/1999, n.85”;
- Decreto Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti 13/09/2002, n.57T “Modifiche al Regolamento di cui al D.M. 29/01/1999, n.85”;
- Circolare Ministero dell’Interno 16/02/2000 “Disposizioni applicative D.M.29/01/1999, n. 85”;
- Circolare ENAC 07/10/2004 Serie SCURITY SEC-02 “Affidamento dei servizi di controllo sicurezza esistenti in ambito aeroportuale. Procedure operative per le Direzioni di Circostrizione Aeroportuale”;
- Circolare ENAC 07/10/2004 Serie SECURITY SEC-03 “Modalità per l’accertamento dei requisiti tecnici-professionali delle imprese di sicurezza e dei requisiti professionali degli addetti alla sicurezza. Programma di formazione professionale per gli addetti ai controlli di sicurezza”;

- *Programma Nazionale di Sicurezza e le relative schede.*

### **Normativa Internazionale**

- *Annesso 17 ICAO “Security” 8^ Edizione – Aprile 2006;*
- *Dichiarazione Politica dell’ECAC– Doc 30– 11^ Edizione – 2003;*
- *Regolamento (CE) n. 300 del 11 marzo 2008;*
- *Regolamento (CE) n. 272/2009 del 2 aprile 2009;*
- *Regolamento (UE) n. 272 del 02 aprile 2009;*
- *Regolamento (UE) n. 185 del 04 marzo 2010;*
- *Regolamento (UE) n. 297 del 9 aprile 2010;*
- *Regolamento (UE) n. 357 del 23 aprile 2010;*
- *Regolamento (UE) n. 358 del 23 aprile 2010;*
- *Regolamento (UE) n. 573 del 30 giugno 2010;*

### **Convenzioni:**

- *Convenzione di Chicago del 07/12/1944 “relativa all’aviazione civile internazionale” (ratificata con Legge 17/04/1956, n.561);*
- *Convenzione di Tokyo del 14/09/1963 “relativa alle infrazioni e determinati altri atti commessi a bordo degli aeromobili” (ratificata con Legge 11/06/1967, n. 468);*
- *Convenzione dell’Aja del 16/12/1970 “per la repressione del sequestro illecito di aeromobili” (ratificata con legge 22/10/1973, n. 906);*
- *Convenzione di Montreal del 23/09/1971 “per la repressione degli atti illeciti contro la sicurezza dell’aviazione civile” (ratificata con Legge 22/10/1973, n. 906);*
- *Protocollo alla Convenzione di Montreal del 24/02/1988 “per la repressione degli atti illeciti di violenza negli aeroporti adibiti all’aviazione civile internazionale” (ratificata con legge n.394 del 30/11/1989).*



## **2.2. Autorità ed enti di sicurezza aeroportuali: organizzazione, compiti e responsabilità**

Ora si mostra invece la parte relativa alla descrizione dell'organizzazione e alle responsabilità dei vari enti di sicurezza aeroportuali: società di gestione e (eventualmente) società subfornitrice dei servizi di sicurezza (ex art. 3 decreto legislativo n. 85 del 1999) operante presso l'aeroporto .

### ***Società di Gestione e Società subconcessionaria dei servizi di security***

*Geasar S.p.A, quale gestore dell'Aeroporto di Olbia – Costa Smeralda è responsabile dell'attuazione delle misure contenute nel Programma.*

*La Società di Gestione ha affidato in subconcessione i servizi ex art. 2 del D.M. 85/99 (servizi di controllo del passeggero e del bagaglio a mano, servizi di controllo del bagaglio da stiva, servizio di controllo della merce e della posta) alla società “\*\*\*\*\* - Servizi di Vigilanza” con personale addestrato e qualificato.*

*Il Security Manager della Società di Gestione, responsabile per la sicurezza dell'Aeroporto di Olbia Costa Smeralda, è il Sig. \*\*\*\*\*, il quale cura la redazione, l'aggiornamento e l'attuazione del Programma Aeroportuale di Sicurezza, specificamente approvato da Enac, curando i rapporti in materia di security, con le autorità aeroportuali, con i vettori e con tutti gli operatori e i soggetti presenti in aeroporto.*

*Il responsabile del settore Security è il Sig. \*\*\*\*\*.*

*Il Security Manager della Società di Gestione ha il compito di supervisionare e garantire lo standard dei controlli di sicurezza affidati in concessione attraverso controlli di qualità interni che prevedono ispezioni programmate.*

*I risultati sono evidenziati periodicamente con le eventuali criticità riscontrate e le azioni correttive, nonché attraverso i follow-up e la costante riverifica delle stesse.*

*Il Direttore Tecnico della società \*\*\*\*\* è il sig. \*\*\*\*\*, il quale coordina le attività delle Guardie Particolari Giurate ed ha l'obbligo di riferire agli enti preposti e alla Società di Gestione ogni evento che può arrecare turbativa alla sicurezza.*

*Il servizio di Handling per l'assistenza a terra di passeggeri e bagagli è effettuato dalla stessa società di gestione, il cui Post Holder è il Sig. \*\*\*\*\* (tel. \*\*\*\*\*, indirizzo mail: \*\*\*\*\*).*

*Il responsabile per la sicurezza dell'aerostazione dedicata all'Aviazione Generale è il Sig. \*\*\*\*\* (tel. cell. \*\*\*\*\*, indirizzo mail: \*\*\*\*\*), security manager della società \*\*\*\*\*.*

## **Autorità territoriali**

*Le autorità territoriali che vengono coinvolte nel caso si verificano situazioni di emergenza derivanti da atti di interferenza illecita contro l'aviazione civile sono:*

- Il Prefetto che ha la responsabilità provinciale dell'ordine e della sicurezza pubblica e, in quanto organo di Governo, assume la direzione politica delle operazioni atte a fronteggiare le situazioni di emergenza;*
- Il Questore che ha la direzione tecnica, la responsabilità ed il coordinamento a livello tecnico-operativo dei servizi di ordine e sicurezza pubblica e dell'impiego, a tal fine, delle Forze di Polizia poste a sua disposizione.*

## **Direzione Aeroportuale**

*Ai sensi del Regolamento CE 300/2008 e del Codice della navigazione, con D.M. del 21 luglio 2009 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha individuato l'ENAC (Ente Nazionale per l'Aviazione Civile) quale Autorità competente incaricata tra l'altro del monitoraggio dei requisiti di sicurezza.*

*La Direzione Aeroportuale, organo periferico dell'E.N.A.C., coordina in situazioni di normalità, avvalendosi del Comitato di Sicurezza Aeroportuale (C.S.A.), l'applicazione a livello locale delle misure del Programma Nazionale di Sicurezza, controlla il servizio erogato dalle società di gestione, dai vettori e dalle imprese di sicurezza autorizzate ad espletare i servizi di controllo di cui agli articoli 2 e 3 del D.M. 29 gennaio 1999, n. 85 e collabora, in caso di emergenze, con l'ufficio di Polizia di Frontiera per l'applicazione delle misure aggiuntive di sicurezza.*

*La Direzione Aeroportuale predispose un programma annuale delle ispezioni da far eseguire ai propri ispettori qualificati nel settore security per verificare che sia assicurata la qualità e la conformità dei servizi svolti alla normativa vigente al fine di evitare che armi, ordigni esplosivi ed oggetti pericolosi possano essere introdotti nelle*

*aree sterili ed a bordo degli aeromobili per commettere atti illeciti contro l'aviazione civile o compromettere la sicurezza del volo.*

### ***Comitato di Sicurezza Aeroportuale (C.S.A.)***

*Il Comitato di Sicurezza Aeroportuale è composto dalle seguenti Autorità/Enti:*

- Direttore dell'Aeroporto che lo presiede o suo delegato con funzioni di coordinamento;*
- Rappresentante della Società di Gestione;*
- Dirigente dell'Ente di Assistenza al Volo (Enav);*
- Comandante Guardia di Finanza in sede locale;*
- Dirigente dell'Ufficio della Polizia di Frontiera;*
- Comandante dell'Arma dei Carabinieri in sede locale;*
- Capo Sezione delle Dogana;*
- Comandante Provinciale dei VV/FF;*
- Rappresentante dell'associazione dei vettori operanti sullo scalo.*

*Il comitato può essere integrato dall'Ufficio di Sanità Marittima Aerea.*

*In conformità a quanto previsto dall'Annesso 17 ICAO, il C.S.A ha il compito di coordinare l'applicazione delle misure di sicurezza disposte dall'ENAC su proposta del C.I.S.A., esaminare e proporre ogni iniziativa a livello aeroportuale al fine di prevenire atti di interferenza illecita contro l'aviazione civile, elaborare il Programma di Sicurezza Aeroportuale.*

*Si riunisce di regola, su iniziativa del Direttore Aeroportuale, almeno una volta al mese, ma può esserne richiesta la convocazione straordinaria ove sussistano motivi di urgenza o necessità dai rappresentanti delle Amministrazioni o delle compagnie aeree o dagli operatori aeroportuali membri del Comitato medesimo.*

### ***Ufficio di Polizia di Frontiera***

*L'Ufficio di Polizia di Frontiera Aerea verifica che le misure e le procedure di sicurezza previste dalla normativa siano applicate correttamente; assume, qualora si verificano turbative o interferenze*

*alla sicurezza aeroportuale, la gestione diretta delle operazioni coordinandosi con il Direttore Aeroportuale ed avvalendosi del Dispositivo di Sicurezza Aeroportuale, cui fanno parte tutte le Forze di Polizia presenti in Aeroporto (Guardia di Finanza e Carabinieri). La direzione tecnica delle operazioni di sicurezza nell'ambito dell'aeroporto Olbia Costa Smeralda è di esclusiva competenza dell'Ufficio di Polizia di Frontiera Aerea ed a tale scopo deve essere tempestivamente informato dagli Enti, Organi, Società di Gestione, compagnie aeree, handlers, società private presenti in aeroporto su quanto ha attinenza con la sicurezza aeroportuale. Provvede a dare preventivamente il proprio parere di competenza in materia di security. Infine assicura, ai sensi dell'art.2 del D.M. 85/99, la vigilanza dei servizi previsti dall'art. 2 comma 1 lettere a,b,c, del D.M. 85/99 e gli interventi che richiedono l'esercizio di pubbliche potestà.*

### ***Dogana***

*La Dogana dipende dal Ministero dell'Economia e delle Finanze, espleta funzioni connesse alla sua natura di organo fiscale e funzioni di sorveglianza e controllo:*

- contrasto al traffico delle sostanze stupefacenti;*
- repressione del contrabbando;*
- accertamento delle violazioni in materia tributaria.*

### ***Guardia di Finanza***

*La Guardia di Finanza dipende dal Ministero dell'Economia e delle Finanze, essa concorre con le altre Forze di Polizia al mantenimento dell'ordine pubblico.*

*Di norma effettua controlli fiscali, valutari e doganali nei confronti di persone e merci in entrata o in uscita dal Paese, coadiuvando la Dogana. Presidia il varco doganale, esercitando il controllo dei mezzi e delle persone che lo attraversano, unitamente alle altre Forze di Polizia, fa rispettare le Ordinanze del Direttore dell'Aeroporto emanate prevalentemente in base all'art. 718 del Codice della Navigazione.*

### ***Vigili del Fuoco***

*I Vigili del Fuoco dipendono dal Ministero dell'Interno e assicurano in aeroporto il servizio antincendio. Vista la loro specializzazione nel campo dei primi soccorsi, sono preposti alla messa in sicurezza delle aree contaminate in caso di attacco N.B.C.R. ( attacchi terroristici di tipo nucleare, biologico, chimico e radiologico).*

### ***Corpo Forestale dello Stato***

*L'Ente Corpo Forestale dello Stato non è presente stabilmente in Aeroporto con propri uffici, ma effettua periodicamente operazioni di controllo congiunte con la Dogana e la Guardia di Finanza. Il Corpo Forestale dello Stato (CITES) che dipende dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela della Natura – Direzione Conservazione della Natura, con il compito di controllare il commercio degli animali e delle piante (vivi o morti) e con funzione di verifica merceologica, controllo documentale nonché accertamento di illeciti.*

### 2.3 Caratteristiche fisiche ed infrastrutturali dell'aeroporto

Dopo aver presentato gli enti operanti presso l'aerostazione occorre stilare una descrizione accurata delle caratteristiche fisiche ed infrastrutturali dell'aeroporto nello specifico ed in generale dell'intero sedime aeroportuale, presentando in prima battuta le aree critiche, quelle sterili (nel caso in cui queste non corrispondano alle prime) e le aree aperte al pubblico.

Quindi tramite l'ausilio di planimetrie occorre descrivere le dimensioni e le posizioni della pista con le relative *taxiways*, dei piazzali di sosta per gli aeromobili, della torre di controllo, degli *hangar*, dei depositi carburante, della caserma dei vigili del fuoco, dei varchi carrai e di quello doganale, del varco merci, e con particolare attenzione delle aerostazioni (se sono presenti sia quella commerciale sia quella generale) con i rispettivi livelli.

Attraverso le piante dei locali interni dell'aerostazione deve essere individuata la posizione dei banchi check-in, dei filtri di sicurezza e delle macchine radiogene. Inoltre bisogna rappresentare tutta quell'area antistante l'aerostazione, solitamente aperta al pubblico nella quale si individuano le zone destinate al parcheggio auto, al verde pubblico e alla infrastruttura stradale di collegamento.

## **2.4 Procedure, apparecchiature e controlli di sicurezza**

Punto centrale del PAS sono sicuramente i capitoli 4, 5 e 6 (passeggeri e bagaglio a mano, bagaglio destinato alla stiva, merci e posta) i quali si soffermano sulle modalità dei controlli di sicurezza svolti dalle Guardie Giurate preposte attraverso le apparecchiature necessarie.

Per quanto concerne le apparecchiature utilizzate per i vari controlli (passeggeri, merci, bagagli) è stato stilato un elenco delle stesse a seconda della loro collocazione all'interno dell'aerostazione.

Inoltre, nel caso di specie, sentito il Direttore Enac competente per territorio, la società di gestione ha presentato in allegato al proprio PAS il Programma di sicurezza della società concessionaria dei servizi di sicurezza. All'interno di quest'ultimo documento infatti sono descritte dettagliatamente le procedure della società effettivamente svolte per quanto riguarda i diversi controlli di sicurezza (ai filtri, ai varchi, ai veicoli ecc.) evitando ripetizioni inutili nei due testi e concentrando invece l'attenzione sulle procedure di controllo della qualità che la società di gestione è tenuta ad eseguire attraverso *audit* interni per migliorare continuamente l'erogazione del servizio di sicurezza stesso.

### ***Tesserino di riconoscimento aeroportuale***

*Il sistema di tesseramento in uso per l'identificazione del personale aeroportuale è quello stabilito dall'ordinanza n. 04/2011 della Direzione Aeroportuale. La stessa prevede che il rilascio dei tesserini di riconoscimento debba avvenire tramite l'ufficio tesseramento del gestore, previo controllo, da parte della Polizia di Frontiera, dei precedenti penali degli ultimi 5 anni del soggetto richiedente.*



*L'ufficio tesseramento, acquisite le richieste da parte degli enti/società/operatori, inoltra tutta la documentazione (lettera di richiesta, modulo e documento/i d'identità) con sistema informatico agli enti preposti per le dovute autorizzazioni necessarie al rilascio. Inoltre lo stesso ufficio tiene a disposizione delle autorità competenti un registro continuamente aggiornato contenente le emissioni, le cancellazioni o gli eventuali smarrimenti dei tesserini aeroportuali.*

### ***Articoli sospetti o abbandonati***

*Per quanto riguarda gli articoli sospetti o abbandonati all'interno del sedime aeroportuale, dopo la loro individuazione, ne viene data immediata segnalazione all'Ufficio di Polizia di Frontiera.*

*Nel caso in cui vengano rinvenute armi, esplosivi o articoli sospetti durante i controlli sui passeggeri o nei bagagli a mano è allo stesso modo richiesto l'immediato intervento del personale della Polizia di Frontiera.*

### ***Verifiche e controlli***

*La verifica dei precedenti personali (Background Check) del personale addetto alla sicurezza e di quello avente accesso alle aree sterili è effettuato secondo quanto indicato nel Regolamento (UE) 185/2010 al punto 11. Per quanto riguarda i precedenti penali la verifica è effettuata dall'Ufficio di Polizia di Frontiera.*

*La verifica degli aspetti formativi viene effettuata dall'Enac Direzione Aeroportuale prima del rilascio della certificazione, se necessaria, e in seguito tramite ispezioni programmate.*

*Vengono effettuati controlli di qualità annuali e ispezioni programmate mensili a cura della Società di Gestione, dell'impresa di sicurezza e ispezioni da parte di ENAC e Polizia di Frontiera.*

*Il sistema di verifiche interne (auditing) segue un preciso programma. La sua funzione è quella di monitorare la rispondenza delle operazioni ai requisiti pertinenti. Tale attività include un sistema di feedback al dirigente responsabile per garantire l'efficace attuazione delle azioni correttive secondo necessità.*

*La Società di Gestione verifica, per quanto riguarda il servizio di sicurezza affidato in subconcessione, la corrispondenza delle procedure alla normativa e al contratto. Nello specifico oggetto di audit sono tutti i punti di accesso alle aree sterili (varchi passeggeri, varco doganale e varchi carrabili), i caroselli dei bagagli da stiva e le relative procedure di controllo. In tal modo è possibile monitorare la qualità delle stesse e il rispetto della corretta applicazione delle misure previste dal Reg.(CE) 185/10 riportando tutti i risultati su apposita check list, che viene trasmessa periodicamente alla Polizia di Frontiera e alla Direzione Aeroportuale.*

*In tal modo vengono poste in essere tutte quelle azioni correttive volte a migliorare continuamente il servizio di sicurezza.*

## **Tipo e valutazione della minaccia**

*Le situazioni improvvise di natura sospetta o di rischio elevato per il sistema aeroportuale possono essere:*

- Rinvenimento di bagagli/involucri/pacchi abbandonati ritenuti sospetti o a rischio;*
- Minaccia o segnalazione di presenza di un ordigno all'interno di infrastrutture o aeromobili in sosta;*
- Minaccia o segnalazione di attentato avente per oggetto le infrastrutture, aeromobili in sosta, obiettivi sensibili;*

*La valutazione della minaccia o segnalazione è di esclusiva competenza dell'Ufficio di Polizia di Frontiera Aerea per cui ogni singolo operatore aeroportuale dipendente da qualsiasi Ente, Compagnia e Società, è tenuto ad avvisare tempestivamente la Sala Operativa dell'Ufficio di Polizia di Frontiera Aerea di ogni minaccia o segnalazione inerente alla security, comunque appresa. La comunicazione dovrà avvenire anche a mezzo del previsto modulo, allegato al presente Programma.*

## **2.5 Selezione e formazione**

### ***Controlli preliminari all'assunzione***

*I controlli preliminari all'assunzione si intendono assolti mediante presentazione di dichiarazioni sostitutive ai sensi degli artt. 46 e 47 del DPR 445/2000 e seguenti relativamente ai seguenti stati: identità della persona, attività professionale, studi ed eventuali interruzioni ed eventuali precedenti penali in tutti gli stati di residenza almeno nell'ambito degli ultimi cinque anni.*

### ***Formazione***

*Le persone diverse dai passeggeri che devono accedere senza scorta alle aree sterili ricevono una formazione di sensibilizzazione alla sicurezza conforme a quanto specificato nel Manuale della Formazione di Security dell'Enac.*

*I security managers e i dipendenti che operano all'interno dell'aerostazione si sottopongono a formazione periodica in materia di security.*

### ***Certificazione***

*I security managers e il responsabile della sicurezza hanno ottenuto la certificazione iniziale e si sottopongono ogni cinque anni ad una nuova procedura di certificazione.*

## CONCLUSIONI

Volendo tracciare un bilancio di quanto appena detto, si ci trova palesemente di fronte ad una duplice realtà: da un lato i dati statistici indicano un aumento dei viaggiatori per via aerea nei prossimi anni, tali viaggiatori di norma non costituiscono un pericolo per l'aviazione civile, quindi lamentano i continui e ripetuti controlli ed il conseguente rallentamento del viaggio; dall'altro, la persistente probabilità del rischio non consente di abbassare il livello di allerta e dunque eliminare alcuni controlli, anzi eventi abbastanza recenti ci ricordano che occorre mantenere degli standards di sicurezza adeguati in modo da scongiurare eventuali minacce.

L'*optimum* da raggiungere è dunque trovare un bilanciamento fra esigenze del passeggero e necessità dei controlli di sicurezza per gli operatori del settore.

Inoltre occorre al contempo potenziare i controlli di sicurezza per quanto riguarda gli altri mezzi di trasporto di massa (navale, ferroviario) perché sarebbe un errore concentrare tutte le risorse in un solo settore lasciando totalmente scoperti possibili obiettivi terroristici.

## **Sitografia**

Sito ufficiale I.C.A.O.: <http://www.icao.int/Pages/default.aspx>

Sito ufficiale del Senato della Repubblica: <http://www.senato.it>

Sito ufficiale dell'ENAC: <http://www.enac.gov.it>

Sito ufficiale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti:  
<http://www.mit.gov.it>

Sito ufficiale Aeroporti di Roma: [www.adr.it](http://www.adr.it)

Sito ufficiale GEASAR S.p.A. : [www.geasar.it](http://www.geasar.it)

Sito ufficiale Unione Europea: [http://europa.eu/index\\_it.htm](http://europa.eu/index_it.htm)