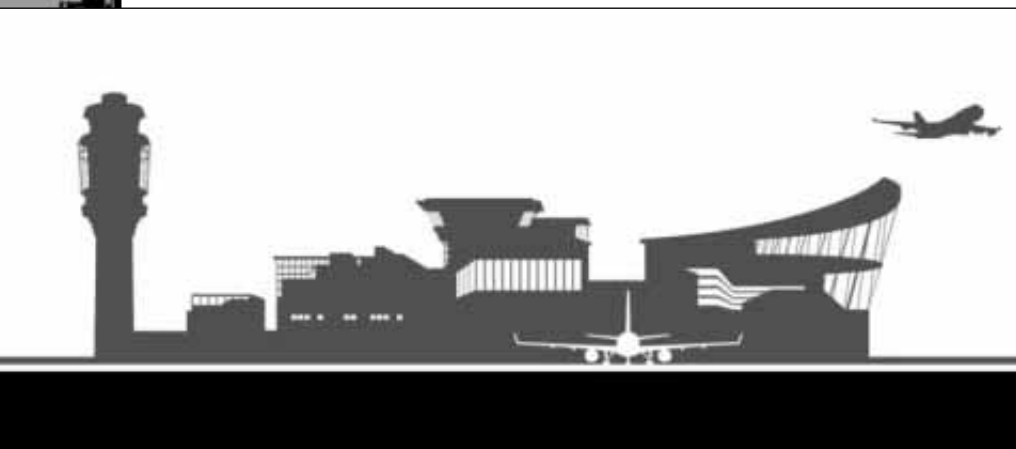




■ Il convegno Sita-AIR PRESS

## Security&Airports



“Security&Airports: come Airline e Aeroporti possono gestire con efficienza i problemi della sicurezza”: questo il tema del convegno organizzato da Sita in collaborazione con AIR PRESS, che si è tenuto a Roma la mattina del 20 maggio, moderatore il direttore di AIR PRESS, **Igino M. Coggi**, che, come si evince dagli interventi sotto riportati, ha rappresentato un’occasione di scambio di esperienze sul tema, spesso controverso, della “security” dell’aviazione commerciale, tema affrontato dal punto di vista giuridico, normativo e tecnico.



Come compagnie aeree ed aeroporti possono gestire con efficienza i problemi della sicurezza

### Fulvio Cavalleri

VICE PRESIDENTE VICARIO  
ASSAEROPORTI

■ Il mio è solo un breve indirizzo di saluto a nome di Assaeroporti e del suo presidente **Fabrizio Palenzona**. Esprimendo un plauso sia a Sita che ad AIR PRESS, da sempre molto sensibili alle tematiche aeroportuali, condivido quanto viene detto sull'importanza oggi della security. Ormai è un decennio che ci confrontiamo sulla tematica dei controlli di sicurezza che dobbiamo coniugare



anche con l'economia di mercato perché due sono i colli di bottiglia negli aeroporti: il check-in e i controlli di sicurezza. Questi ultimi rappresentano per le società di gestione aeroportuale un onere economico estremamente rilevante per cui la possibilità di smaltire il transito in sicurezza deve coniugarsi con tutta una compatibilità economica che non sempre esiste perché ciò rientra nel più grande tema della revisione delle tariffe aeroportuali, tema che ci sta impegnando da vario tempo e che speriamo a breve di poter affrontare anche in un'ottica europea. È chiaro che siamo interessati alle evoluzioni tecnologiche di ciò che riguarda i controlli di sicurezza, non solo dei passeggeri, ma anche dei bagagli da stiva, per cui confidiamo che proprio dallo scambio di esperienze che può nascere da un convegno come questo, si possano attingere

nuove opportunità per riuscire a declinare compiutamente le necessità di sicurezza con la compatibilità dei conti economici degli aeroporti. Non abbiamo certo la voglia di avere bidoni pieni di forbicine che quotidianamente andiamo a confiscare o a sequestrare ai passeggeri, abbiamo invece la volontà che i flussi di passeggeri transitino attraverso l'aeroporto il più rapidamente possibile perché anche questa è una necessità di ordine pubblico.

### Fabiano Chies

HEAD OF CONSULTING & SET  
SITA

■ È un grande piacere per me presentare oggi lo studio che abbiamo fatto sulla sicurezza delle linee aeree sulle quali da sempre gravano varie forme di minaccia. Questo survey è il terzo che abbiamo fatto dal 2006. Il primo è stato condotto con interviste telefoniche in America, Europa, Asia, Medio Oriente e Africa. Abbiamo in media



18 infrazioni di sicurezza e 28 problemi di network in media per l'anno passato. La sicurezza è in cima alla lista di priorità del 79% con il 66% delle linee aeree che riconoscono la necessità di migliorare la conoscenza del livello delle minacce alla sicurezza. Tra le priorità appaiono soprattutto l'integrazione delle strategie di sicurezza fisica con l'information technology, la riduzione

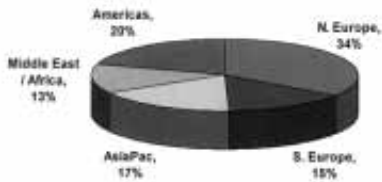
CONTINUA ALLA PAGINA SEGUENTE



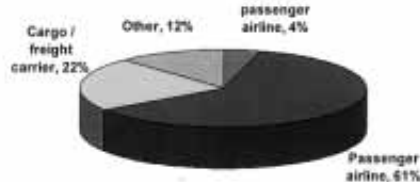
## Overview

- L'IT security survey 2009 segue gli studi sulla sicurezza IT delle airline fatti nel 2006 e 2007
- E' stata svolta con 183 interviste telefoniche a professionisti senior dell'IT responsabili di pianificare ed attuare strategie per la sicurezza
- La ricerca si è svolta tra Dicembre 2008 – Gennaio 2009

Per regione



Per tipo di airline



### Sommario (3)

Aumentano le "best practice", ma permangono ancora molti problemi legati alla sicurezza



### La Sicurezza è in testa all'agenda IT – per regione

	Total (n=183)	Northern Europe (n=63)	Southern Europe (n=27)	North / South Europe (n=90)	Americas (n=38)	Asia Pac (n=31)	Middle East / Africa (n=24)
Security	79%	79%	96%	84%	68%	71%	83%
Outsourcing	32%	24%	44%	30%	29%	29%	46%
e-Ticketing	43%	41%	67%	49%	26%	35%	54%
Regulatory compliance	44%	33%	22%	30%	66%	58%	46%
Self service	30%	32%	19%	28%	42%	26%	21%
IP migration	26%	25%	15%	22%	29%	42%	17%
Other migration projects	9%	13%	0%	9%	8%	13%	4%
None / Nothing / NA	1%	0%	0%	0%	0%	3%	0%
Don't know / Refused	6%	6%	4%	6%	11%	3%	4%

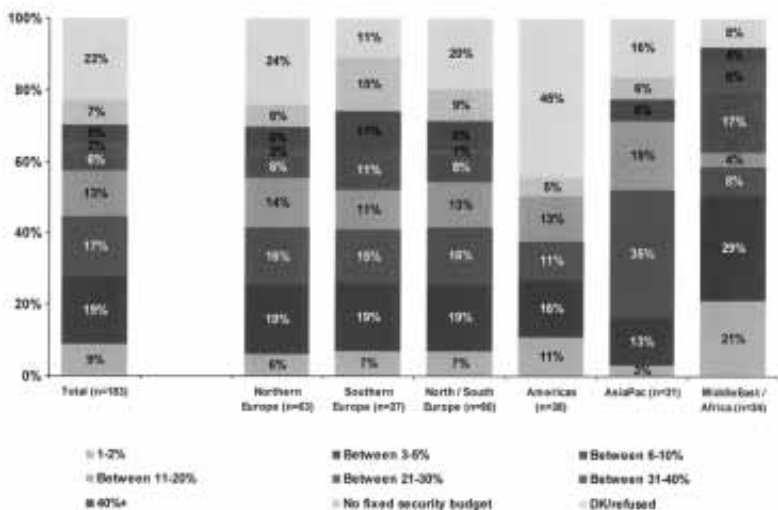
dei costi della gestione della security e la valutazione della vulnerabilità della rete di trasmissione dei dati. Dal panorama a livello di best practices e compliance, si nota che il 49% di chi ha risposto non ha un real-time virus e anche che il 37% del campione non ha aggiornato la criptizzazione degli ultimi sei mesi. Tipicamente il 12% del budget dedicato all'information technology rappresenta spese per la security. Il 38% gestisce il network internamente, mentre il resto ha già studiato diversi modelli di gestione della security. Le ragioni per un incremento dell'outsourcing sono soprattutto ottimizzazione dei costi, capacità tecnica interna insufficiente e risorse interne insufficienti.

Abbiamo domandato alle compagnie aeree intervistate di esprimere delle priorità su una scala da 1 a 5. Per quando riguarda l'importanza, la sicurezza è priorità numero uno rispetto ad altri soggetti come outsourcing, e ticketing. È stato interessante osservare che nel passato si guardava l'IT security come un campo separato. Ora, soprattutto negli Stati Uniti, è maggiore la necessità di integrare la sicurezza fisica, cioè l'accesso all'infrastruttura. Interessante è stato anche il feedback di certi partecipanti i quali vorrebbe fare un passo avanti. Dal momento che, per esempio, qualcuno ha un'arma con sé, alcuni vorrebbero avere queste informazioni integrate nel concetto di security, come nel sistema di prenotazione per identificare persone che hanno avuto problemi nel passato. Nessuna sorpresa a livello di budget alquanto statico, anzi con una leggera diminuzione tra l'1% e il 5%. Nel Nord America il 34% non vuol dare informazione a livello di budget il che, penso, è soprattutto un aspetto culturale di quest'area.

Priorità relativa alla compliance; anche qui abbiamo chiesto di esprimere, da 1 a 5, quali sono le priorità. Numero uno: soprattutto industry and airline compliance. Poi ci sono la compliance con i pagamenti on-line e l'informazione sulla rispondenza dei passeggeri a livello di sicurezza. Lo standard PCI DSS è importante per vedere che è "don't know" o "refused". PCI DSS è soprattutto una iniziativa dell'industria delle carte di credito, ma c'è anche lo standard 27001 che presto o tardi sarà lo standard dominante, mentre ci aspettiamo che anche gli altri standard, ISO 177 e 1400, saranno consolidati nello standard ISO.

La vulnerabilità è un altro soggetto. Come Sita pensiamo che la security diventerà sempre più importante a livello della mobili-

**% del budget totale IT destinato alla Sicurezza – per regione**



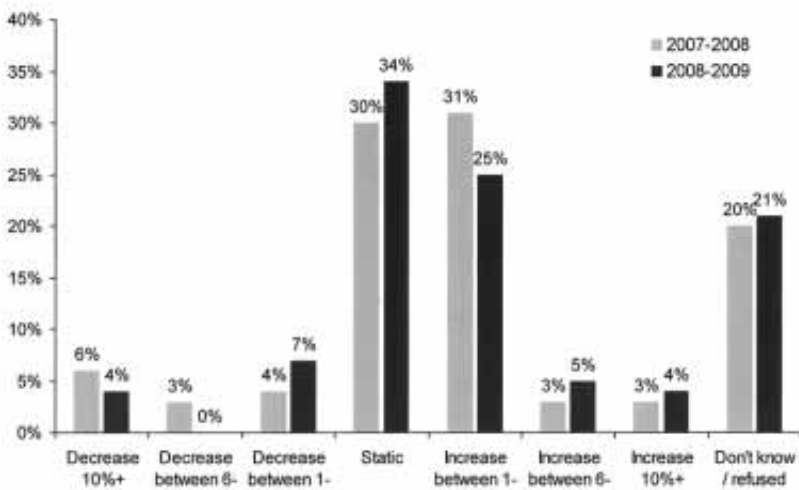
ta. Può diventare una risorsa per i problemi di sicurezza avere un virus scanner online real-time sui cellulari che sono collegati tramite VPN alla rete di un'azienda, di una linea aerea o di un aeroporto. La necessità di migliorare l'informazione al management è un aspetto importante della sicurezza: c'è un grande bisogno di riferire le minacce a livello management per ottenere le giuste risorse e le capacità per affrontarle. Ad esempio, abbiamo analizzato la differenza tra infrazioni a livello di security e quelle a livello di network. America del Nord, Asia, Medio Oriente e Africa hanno presentato soprattutto problemi a livello di rete e di accesso alla rete. La gestione di una sicurezza cost-effectiveness, l'insufficienza interna, ed anche la conoscenza, delle risorse sono tra le ragioni per dare in outsourcing la security. Anche qui ci sono differenze tra le diverse regioni: se in Europa è più o meno nei piani l'aumento dell'outsourcing, in America del Nord si tende a fare tutto quanto in casa senza considerare un outsourcing.

**Anna Masutti**

PROFESSORE DI DIRITTO DELLA NAVIGAZIONE AEREA  
UNIVERSITÀ DI BOLOGNA

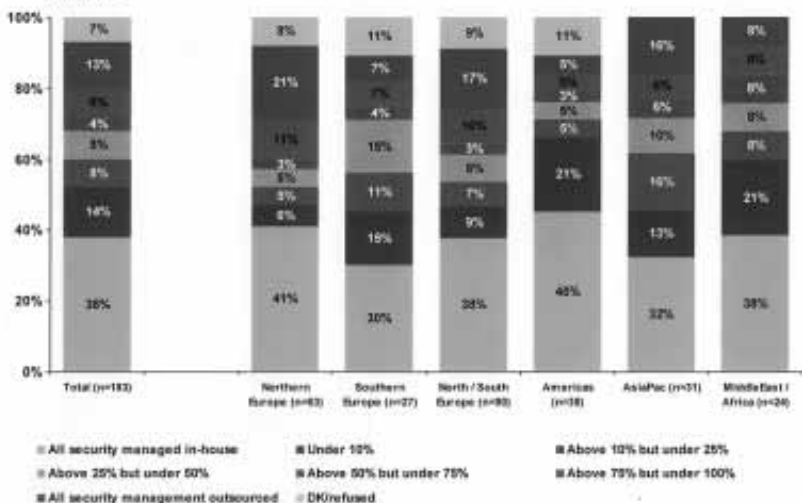
■ Il mio compito in questo convegno è quello di fare un quadro della normativa europea sulla sicurezza adottando due chiavi di lettura. Una normativa di carattere prettamente tecnico di cui coglierò qualche aspetto che può essere di interesse per toccare un tema attualissimo, ossia quello

**Variazioni nel budget IT per la Sicurezza**



**% del network / infrastruttura in outsourcing**

I livelli di outsourcing sono rimasti stabili negli ultimi 3 anni, ma le motivazioni per l'outsourcing sono cambiate



dei costi che si sono via via formati nell'applicazione di questa normativa per poi ripercuotersi al termine della catena sui consumatori e sugli operatori. Le norme finalizzate a prevenire le minacce alla sicurezza, in ambito aeroportuale, e non solo, anche nei riguardi degli aeromobili sono regolamenti comunitari, il primo era stato adottato subito dopo i fatti dell'11 settembre 2001, il regolamento 2320 del 2002, che è stato recentemente modificato e che fa sì che in Europa tra gli Stati membri ci siano delle

norme comuni per la sicurezza nell'aviazione civile. A questo aveva fatto seguito un successivo regolamento, adottato nel 2003, per l'adeguamento tecnico di queste norme comuni. Entrambi sono stati recentemente aggiornati. Tuttavia ho inserito nel quadro normativo anche alcune disposizioni che ritroviamo ora negli accordi bilaterali che la Comunità europea sta concludendo con le grandi regioni del mondo, parliamo di Asia, di Oceania, oppure di paesi come gli Stati Uniti d'America e il Canada, dove le norme per la sicurezza hanno avuto una considerazione particolare. Ed inoltre a livello internazionale è stata appena approvata una convenzione per i danni a terzi sulla superficie che dovrà essere poi ratificata dagli Stati e destinata a sostituire la vigente Convenzione di Roma del 1952. Cosa è stato fatto finora è un aspetto di particolare rilievo anche riguardo ai costi della sicurezza. I delegati a livello internazionale hanno pensato di redigere due testi di convenzione: uno destinato a sostituire quella di Roma del 1952 ed un altro relativo solo ai danni che un aeromobile può causare sulla superficie per effetto di un'interferenza illecita, di un attacco terroristico.

Per quanto riguarda i costi, il regolamento che detta norme comuni per la sicurezza tiene conto di una non conforme applicazione delle norme di concorrenza dei diritti richiesti per l'adozione di misure di sicurezza, i cosiddetti security surcharge sulle quali è stata data possibilità di intervenire a livello internazionale alle autorità antitrust. Proprio qualche giorno fa è intervenuta la Commissione europea, con il commissario **Antonio Tajani**, ribadendo che, se sono state adottate misure volte a prevenire le minacce alla sicurezza, allo stesso tempo bisognerà pensare a ridurre i costi che la sicurezza ha comportato nel corso del tempo. E l'intenzione della Commissione europea è proprio quella di predisporre un testo di direttiva che vada in questo senso. C'è poi un nuovo regolamento, del 2008, che ha sostituito i tre regolamenti per la liberalizzazione di servizi aerei in Europa che, nell'andare a modificare il terzo dei regolamenti del 1992, quello sulle tariffe, dedica una disposizione specifica sulle security surcharge.



Il direttore di AIR PRESS e l'avvocato Pierluigi Di Palma

Poiché il quadro normativo di riferimento è in mano alle istituzioni comunitarie, è la Commissione europea che interviene nel settore normativo con specifico riguardo alle disposizioni, alle norme sulla sicurezza. Proprio nel 2002 venne adottato il Regolamento 2320 in quanto per la Comunità europea si debbono avere delle norme sulla sicurezza armonizzate a livello comunitario. Quindi sostanzialmente gli Stati vengono privati del potere di legiferare nel settore, conservando solo quello di attuazione delle norme comunitarie attraverso i cosiddetti programmi nazionali per la sicurezza. La Comunità naturalmente nel fare questo si attiene agli Annessi alle disposizioni principi generali contenute nella Convenzione di Chicago nel 1944, ma chiede agli Stati membri, proprio per avere una normativa uniforme, di istituire delle autorità uniche a livello nazionale, che sono poi le autorità nazionali dell'aviazione civile, per coordinamento, controllo e attuazione dei piani di sicurezza. Ma al contempo non vuole però spogliarsi del potere di poter intervenire all'interno degli Stati membri facendo, ad esempio, delle ispezioni condotte direttamente da funzionari della Commissione europea.

Queste norme comunitarie sulla sicurezza sono indirizzate agli Stati membri e pongono l'obbligo a carico degli Stati membri di attuare un programma nazionale di sicurezza individuando i destinatari delle prescrizioni relative: operatori aeroportuali, vettori aerei e altri soggetti presenti nell'ambito

dell'infrastruttura aeroportuale. Questi piani nazionali di sicurezza devono trovare attuazione attraverso l'adozione di norme tecniche relative, ad esempio, all'introduzione di requisiti di progettazione ad hoc per garantire sistemi di controlli all'accesso, ispezione dei veicoli e, per quanto riguarda l'aeromobile, controlli alla partenza e controllo passeggeri, bagagli e così via. Questa è una normativa della Comunità europea che trova applicazione negli Stati membri, ma non solo. È proprio questo regolamento che dice che negli accordi con i paesi non europei che la Comunità sta negoziando in sostituzione dei vari Stati membri quello della sicurezza deve essere uno dei temi prioritari. Ce lo dice già il regolamento, all'articolo 20, dove stabilisce che la Comunità europea deve considerare la possibilità che gli accordi in materia di servizi aerei garantiscano e diano priorità alla sicurezza come valore unico per tutti. Che questo poi trovi applicazione su tutti i voli tra l'Unione europea e i paesi terzi è abbastanza evidente. Ecco quindi che l'accordo bilaterale firmato con gli Stati Uniti - il più importante visto che gli Stati Uniti rappresentano il 60% del traffico mondiale - prevede proprio che le parti mirino ad assicurare un elevato livello di sicurezza e di protezione considerata la profonda preoccupazione delle parti per le minacce e le interferenze illecite. L'articolo 9 dice che le parti si forniscono reciprocamente tutta l'assistenza necessaria per contrastare tutte le minacce alla sicurezza dell'aviazione civile (e qui capiamo cosa

vuole dire adesso la frase successiva) compresa la prevenzione degli atti di cattura illecita di aeromobili civili e degli atti illeciti contro la sicurezza di tali aeromobili. Se pensiamo a quello che è accaduto l'11 settembre 2001, ciò ci fa capire quali siano le reciproche concessioni e i poteri di intervento negoziati tra le parti in questo accordo. Naturalmente l'accordo bilaterale tra Europa e Stati Uniti trova le sue radici nei principi della Convenzione di Chicago e sugli annessi relativi alla sicurezza. Recentemente è stato concluso un altro accordo bilaterale tra l'Europa ed il Canada nel quale sono inserite delle norme dedicate alla sicurezza. E qui l'Europa e il Canada hanno fatto un passo avanti rispetto agli Stati Uniti perché prevedono la possibilità di un reciproco riconoscimento delle misure di sicurezza adottate all'interno dell'Europa o in Canada, proprio per ridurre i costi della sicurezza. Ad esempio c'è la volontà di evitare i doppi controlli dei passeggeri in transito proprio perché c'è la consapevolezza di quanto le misure di sicurezza alimentino i costi.

Il tema della sicurezza è stato molto a cuore ai delegati che hanno firmato la nuova convenzione per danni a terzi sulla superficie prevedendo un testo dedicato alle minacce alla sicurezza e, quindi, ai danni arrecati a terzi sulla superficie per effetto di un attacco terroristico. Cosa hanno previsto i delegati a livello internazionale con questa convenzione? Due livelli di responsabilità: uno che fa capo all'operatore e sul quale ricade, con la responsabilità per danni arrecati ai terzi sulla superficie di questo soggetto limitata a una certa somma che coincide con i requisiti minimi assicurativi in Europa richiesti ai vettori aerei e agli esercenti per coprire la loro responsabilità civile per danni ai passeggeri, ma anche ai terzi, a seguito di fatti accidentali oppure per loro negligenza, o per attacchi terroristici. Quindi il limite della responsabilità è lo stesso dei requisiti minimi assicurativi stabiliti in Europa con il regolamento del 2004. L'assicurazione deve essere obbligatoria e così via. C'è un secondo livello di responsabilità, o meglio di indennizzo. Se il danno arrecato dall'aeromobile è superiore alla somma limite dell'esercente, c'è un secondo livello di indennizzo che arriva ad un massimo di 3 miliardi di diritti speciali di prelievo (DSP) per ciascun evento. Ciò per suddividere le responsabilità e le conseguenze di un evento dannoso tra l'industria del trasporto aereo e nel caso di specie i suoi consumatori. Perché? Perché è previsto

dalla Convenzione che venga costituito un fondo di compensazione dal quale andare ad attingere i 3 miliardi di DSP, ma chi contribuirà a questo fondo sono i passeggeri attraverso una "fee" che viene raccolta da parte degli Stati che hanno aderito alla convenzione per i voli internazionali. Nel momento in cui uno Stato ratifica la convenzione può decidere di usufruire di questo fondo di compensazione anche per incidenti che si verificano a livello nazionale nei voli nazionali. Ma, a sua volta, dovrà alimentare questo fondo e quindi dovrà chiedere questa "fee" ai passeggeri dei voli nazionali. Adirittura la convenzione prevede che qualora un operatore causi un danno in uno Stato terzo che non è parte della convenzione, il fondo possa indennizzare i danni anche in questo Stato terzo non membro della Convenzione.

Mi sembra abbastanza evidente che i costi della sicurezza stiano via via crescendo. Peraltro segnalo che a livello comunitario, proprio dopo i fatti dell'11 settembre, la Comunità europea ha adottato una direttiva per l'indennizzo dei cittadini comunitari che subiscono dei danni a seguito di attacchi terroristici. Questa convenzione, purtroppo per l'Europa, non tiene conto del fatto che avremo già una direttiva che prevede un intervento degli Stati per indennizzare le vittime di attacchi terroristici. Nel caso di specie troverà comunque applicazione quando gli Stati comunitari aderiranno alla convenzione. Ecco quindi come sia evidente l'incremento dei costi assicurativi in proposito e proprio ultimamente il commissario ai Trasporti Antonio Tajani ha dichiarato che sono stati presi provvedimenti significativi per garantire la protezione dei cittadini che viaggiano in aereo. Il che ha fatto naturalmente aumentare i costi della sicurezza per i passeggeri ed ecco quindi la consapevolezza della Comunità europea di dover adottare misure che assicurino la fornitura dei servizi di sicurezza in modo più efficace in rapporto ai costi. È la stessa Comunità europea, in una comunicazione di febbraio di quest'anno, che ha fornito qualche dato: i costi della sicurezza rappresentano più del 35% del totale dei costi operativi dell'aeroporto, mentre prima dell'11 settembre rappresentavano tra il 5 e l'8%; nel 2002 i costi per la sicurezza negli aeroporti di 15 Stati membri, più Norvegia, Islanda e Svizzera, erano stimati in 2 miliardi di euro, costi che salgono da 2,6 a 3,5 miliardi di euro se si considerano anche quelli delle compagnie aeree per il rispetto delle nuove norme comunitarie so-

pra citate. Ecco quindi che il finanziamento è diventato oggetto d'esame da parte della Comunità europea.

Dicevo prima che nel regolamento che detta le norme comuni per la sicurezza, riformato nel 2008, c'è una disposizione che impone che i costi della sicurezza vengano ripartiti tra gli Stati e le autorità aeroportuali, i vettori aerei e i soggetti responsabili che gli Stati membri possono contribuire con gli utenti. Ed inoltre che quelli della sicurezza debbano essere direttamente correlati ai maggiori costi sostenuti dagli operatori per adottare le norme atte a prevenire le minacce. Tuttavia questa disposizione è stata ritenuta poco efficace, tant'è che è appena uscito un comunicato della Commissione europea nel quale si anticipa che verrà adottata una direttiva proprio sui diritti per i costi della sicurezza in Europa. Questo comunicato ci anticipa tuttavia quelli che saranno i principi che guideranno la mano dell'istituzione comunitaria nella redazione di questa direttiva. Innanzitutto la responsabilità degli Stati nell'imposizione delle security charges e il principio fermo di correlazione tra costi e tariffa, quindi l'aderenza ai costi. Le security surcharges sono giustificate per far fronte solamente ai maggiori costi della sicurezza e non devono diventare pretesto per misure discriminatorie o per effetti distorsivi della concorrenza. Purtroppo sappiamo che a livello internazionale tutte le autorità antitrust sono intervenute nella parte finale della catena, quindi nei confronti degli operatori aerei, e non solo per la security surcharges naturalmente. Altro principio è quello della trasparenza: le tariffe devono essere trasparenti, i consumatori devono capire come vengono calcolati i prezzi dei trasporti e quindi devono avere un'informazione chiara su tutte le voci e deve essere istituita un'autorità di vigilanza nazionale indipendente per la risoluzione di controversie nella determinazione di questi diritti. Un'applicazione di questo la troviamo già nel nuovo regolamento sui servizi aerei in Europa che non ha sostanzialmente mutato l'impianto originario che ha liberalizzato il servizio aereo, ma ha solo riunito in un unico regolamento tre regolamenti separati più qualche novità. Una delle novità è proprio questa: nella determinazione delle tariffe da parte dei vettori aerei vi è l'obbligo di indicare in modo chiaro e trasparente ai passeggeri quali sono i prezzi del trasporto, le tasse, i diritti aeroportuali, nonché altri diritti e tasse, comprese quindi quelle legate alla sicurezza.

**Carlo Luzzatti**

PRESIDENTE

**ANISTA-ASSOCIAZIONE NAZIONALE  
DEGLI ISTRUTTORI SECURITY DEL TRASPORTO AEREO**

PRESIDENTE

**SOGEAAL-AEROPORTO DI ALGHERO**

■ Vorrei porre l'attenzione sulla problematica della "formazione dei formatori", che non è un gioco di parole, perché su questa materia siamo ancora abbastanza indietro. Fortunatamente, come spesso accade nel nostro paese, la Comunità ci dà una mano nel senso che ci spinge a prendere le decisioni che necessitano. Vorrei partire da una considerazione che ho sempre fatto anche durante l'esercizio della mia professione di direttore di aeroporto, in particolare di quello di Alghero, dove ho sempre sostenuto che dovremmo puntare sulla diffusione della cultura della sicurezza. In materia non siamo rimasti indietro né rispetto alla Comunità, né rispetto ad altri paesi e non a caso già nel 1991, durante il periodo della prima guerra del Golfo, avevamo costituito il Comitato Interministeriale per la Sicurezza. Anche il Regolamento comunitario 2320 del 16 dicembre del 2002 non ci colse impreparati perché eravamo stati parte attiva nella redazione del documento Ecac 30 che è stata poi la parte sostanziale ripresa dal Regolamento comunitario 2320. Dunque non siamo rimasti indietro su questo argomento della security anche se naturalmente, come tutti, qualche problema lo abbiamo avuto.

Vi voglio leggere due righe di un recente libro, "Sicurezza aeroportuale", del dottor **Luigi Cola**, già dirigente della Polizia di Stato, e del dottor **Nicodemo Liotti**, che è ancora in servizio, proprio nel punto in cui parla di cultura: «La cultura della sicurezza - Per affrontare le nuove minacce terroristiche oggi più che mai vi è la necessità che tutte le componenti aeroportuali, nessuna esclusa, sentano come primario l'obiettivo della sicurezza ed assimilino questa nuova cultura sensibilizzando i propri interessi e la propria attenzione verso una chiave di lettura delle situazioni e più in genere delle attività aeroportuali, in modo da contribuire fattivamente a prevenire atti di interferenza illecita ai danni dell'aviazione civile. In questa direzione muove infatti tutto il corpus normativo che attiene alla fase di formazione e sensibilizzazione alla sicurezza del personale aeroportuale». Questo che significa? Significa che ogni operatore aeroportuale dovrebbe sentirsi anche operatore di sicurezza. Per fare ciò bisogna trasmettergli

la cultura. E la cultura dovrebbe e deve essere trasmessa da coloro che le norme individuano come abilitati a svolgere quest'attività di formazione. Qual è oggi nel nostro paese l'attuale situazione in materia di formazione e soprattutto in materia di formazione dei formatori? Ne abbiamo già parlato l'anno scorso e avevamo manifestato, durante un recente convegno organizzato dall'Anista insieme ad AIR PRESS, le nostre difficoltà nel senso che oggi non c'è una normativa precisa. L'Ente nazionale per l'aviazione civile, che ha cercato di rincorrere le disposizioni della Comunità la quale nel "2320" aveva lasciato questa responsabilità di individuare il quadro formativo a ciascuno Stato, è andato avanti per approssimazio-



ne, ha individuato in un primo momento determinate qualità e determinati aspetti che avrebbero dovuto avere i formatori che sostanzialmente oggi ancora provengono dalla pubblica amministrazione, in particolare ovviamente dalla Polizia di Stato e dall'Enac stesso. Questo perché non c'erano altre possibilità, tranne che in pochissimi casi, di funzionari di società aeroportuali o di compagnie aeree che avevano svolto determinate attività per un certo periodo di tempo e via dicendo. Questo sicuramente in una fase transitoria è stato di grandissima utilità, ma oggi bisogna andare oltre perché l'esperienza ci ha insegnato che sono in corso attività di formazione che non hanno il livello di qualità che tutti noi ci aspettiamo, soprattutto in una materia così delicata come è quella della security. Infatti non è ben definito quale debba essere il programma di "formazione del formatore", quali debbano essere i programmi che il formatore deve erogare agli operatori aeroportuali a tutti i livelli. Proprio per quel principio che è stato sancito che chiunque operi in aeroporto, a seconda del livello di responsabilità deve avere un certo grado di istruzione. L'istruzione però, soprattutto in questi settori, deve essere standardizzata perché non è possibile poi trovare un aeroporto dove ti fanno to-

gliere le scarpe, o un altro aeroporto dove le scarpe non le fanno togliere neanche a campione. Così come dovrebbe essere standardizzata la taratura degli apparati. Apparentemente sono piccole cose, ma che ci fanno capire che il livello di standardizzazione è ancora un po' lontano, sia nella formazione, sia nell'attuazione.

Si è già parlato dei costi della sicurezza. I costi della sicurezza sono quelli economici, ma c'è anche un altro costo, che è dato dalla compatibilità o meno con le finalità del trasporto aereo. Il trasporto aereo deve essere sicuro, ma deve essere anche puntuale e veloce. Sono limiti invalicabili per il sistema di sicurezza e uno degli aspetti fondamentali è la rapidità con la quale questi controlli debbono essere svolti, rapidità che si ottiene si preparando il personale, ma anche con uno sforzo di miglioramento tecnologico. Forse l'industria deve ripensare i modi e le maniere con cui svolgere questi controlli, soprattutto quelli dei passeggeri e dei loro bagagli.

Dunque, già con il Regolamento 2320, poi ripreso dal Regolamento 300 del 2008, si sta delineando un quadro abbastanza certo anche in tema di formazione, mentre sono in corso i lavori per la redazione del prossimo Regolamento di cui un punto sarà dedicato proprio esclusivamente alla formazione. Così come ha fatto anche l'Icao che ha dedicato un capitolo del manuale proprio alla formazione. Dunque questo nuovo regolamento, oltre i soggetti destinatari della formazione, individua anche i formatori che precedentemente non erano stati sostanzialmente individuati delineando pure il quadro del programma di formazione. Era stato previsto un programma nazionale di formazione nella cosiddetta scheda zero, ma nel nostro paese non si è mai arrivati a definire un programma certo. Con il prossimo Regolamento tutti questi contorni saranno ben definiti e gli spazi di applicazione non saranno molto larghi, per cui sarà quanto meno più facile raggiungere il livello di standardizzazione necessario. Si richiederà anche, cosa non ancora stabilita, che la formazione venga erogata in strutture anch'esse certificate dall'Enac. Il che è molto importante perché oggi, purtroppo ci sono, dei cosiddetti formatori che vanno in giro con la ventiquattrore a fare formazione e questo non può andare bene. Ci vogliono delle strutture serie, competenti, sulle quali l'Ente possa esercitare effettivi controlli di qualità. Ancora non abbiamo una scuola superiore e presumo che per i prossimi ven-

t'anni l'Enac non sarà in grado di organizzare una scuola di questo genere a meno che, come avrei sommamente suggerito, non si prendano accordi con il mondo universitario dove già in certe università si fa questo tipo di attività specifica nella security del trasporto aeroportuale. Ad esempio a Perugia, in una sezione staccata a Narni, dove da qualche anno tengo pure un ciclo di lezioni proprio sulla security. Per cui, a meno che non si facciano, il che a mio avviso è auspicabile, accordi importanti con le università, avremo qualche difficoltà ad ottenere questa scuola superiore.

L'attenzione dell'Ente deve essere rivolta precipuamente a mettere in piedi un sistema che possa garantire comunque la somministrazione di un alto livello di istruzione di sicurezza. Questo avviene e può avvenire formando prima i formatori con esame da parte dell'autorità competente. Anche coloro che già sono istruttori certificati, me compreso e in questo darò il buon esempio, bisogna che vadano a scuola in modo da aggiornarsi, cosa che non mi risulta molti stiano facendo. In sintesi senza cultura non si va da nessuna parte.

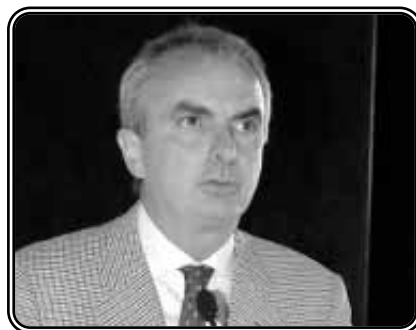
### Pierluigi Di Palma

AVVOCATO DELLO STATO

PRESIDENTE CENTRO STUDI DEMETRA

■ Credo che, dopo un periodo di forte crisi, l'aviazione civile stia prendendo un diverso corso. C'è qualcosa di nuovo nel trasporto aereo, finisce un difficile periodo che probabilmente non poteva che essere gestito in questo modo. La crisi dell'Alitalia ha condizionato anche la scelta dei manager di riferimento alla chiusura di una fase complessa che lascia dei punti interrogativi perché non sappiamo effettivamente se la compagnia di bandiera, o meglio la compagnia di riferimento nazionale, avrà realmente un futuro nel mercato o se, al contrario, il nostro sistema sarà mercato di altri operatori. Ma la fine del conflitto tra la compagnia di bandiera e lo Stato, nel senso che lo Stato era impegnato a sostenere le vicende della compagnia di bandiera, permette di respirare una nuova aria. Credo che oggi si possa chiudere anche un altro ciclo: se all'attuale direttore generale dell'Enac (**Silvano Manera**, NdR) va riconosciuta la grande capacità che nella sua posizione ha dimostrato in un momento difficile, e che avrà sicuramente altre aspettative che gli dovranno essere riconosciute anche per quello che ha fatto, domani avremo un nuovo direttore generale dell'Enac (**Alessio Quaranta**,

NdR), che è veramente "figlio dell'Enac". È un elemento importante che ricolloca nelle responsabilità dell'autorità parecchi impegni come il governo del trasporto aereo nel nostro paese in relazione a ciò che accade nella Comunità europea e nel resto del mondo. Si riprende un percorso avviato tempo fa con un forte legame fra la politica del trasporto aereo in Italia e quella del trasporto aereo in Europa. E in quegli anni abbiamo affrontato anche e soprattutto i problemi della security aeroportuale. Quando abbiamo gestito l'Enac (l'avv Di Palma è stato direttore generale dell'Enac, NdR) siamo incappati in una grande crisi, quella della sicurezza del sistema globale, dopo gli attentati alle Torri Gemelle, che ha creato problemi ai quali i governi del sistema globale hanno dato risposte utili. Credo che analoghe risposte possano e debbano essere date alla crisi finanziaria di oggi per poter risollevarne le sorti del trasporto aereo nel sistema globale. Avvertiamo una flessione del traffico aereo, il problema del congelamento degli slot ad esempio è un altro segnale di una difficoltà correlata ai problemi della finanza piuttosto che a quelli della si-



curezza. Tuttavia il trasporto aereo, se è un sistema che risente molto di momenti di crisi, ha la capacità di reagire prima degli altri settori per cui è necessario che chi lo presidia abbia idea dell'aspettativa di un nuovo incremento di traffico nel medio termine. Per cui sollecitiamo le imprese a rigenerarsi, pur nella difficoltà del momento. Sbaglieremo se non chiamassimo lo Stato, i riferimenti nazionali e quelli comunitari ad impegnarsi in una politica di attenzione al sistema del trasporto aereo rigenerato soprattutto secondo i richiami dell'attuale politica statunitense come innovazione e ambiente. Oggi non si deve sviluppare una politica al ribasso e faccio un esempio: ai referenti dell'ATA di Milano, la società che gestisce l'aviazione generale a Linate, che lamentavano giudizi amministrativi pendenti, ho detto che non si risolve tutto davanti al

giudice. Ossia che è necessario affiancare alla tutela giurisdizionale anche un impegno culturale, politico e istituzionale richiamando soprattutto gli elementi fondanti del trasporto. Che, anche alla luce del terrorismo che ha in qualche modo condizionato i problemi della security aeroportuale, oltre a quelli della safety, è l'innalzamento delle garanzie per il cittadino utente inseguendo in qualche modo non solo i processi di liberalizzazione e privatizzazione in atto, ma anche la nuova politica della Comunità europea, innovazione e ambiente, aumentando i livelli di sicurezza all'interno del sistema aeroportuale, nell'ottica di liberalizzazione e privatizzazione. È chiaro che c'è necessità di innalzare i livelli della security aeroportuale legandola a tutte le novità dell'innovazione tecnologica e della nuova politica ambientale che possono garantire sicurezza a minor costo. Il processo di liberalizzazione va inseguito in tal senso piuttosto che con il mercato a basso prezzo, che è poi ciò che sta accadendo, ossia con l'espulsione di alcuni soggetti che all'interno del sistema aeroportuale sono necessari e che vengono normalmente sostituiti con soggetti che non hanno alcuna cultura della sicurezza.

Tutto questo, almeno nel nostro paese, è figlio di questi anni: la necessità in qualche modo, da parte dello Stato, di garantire un percorso di uscita dal problema Alitalia. Solo che oggi gli stessi soggetti che in qualche modo avevano garantito quel percorso, chi in qualche modo ha elaborato la legge 248/05, sono loro stessi critici verso quello che hanno fatto perché si sono resi conto che questo percorso, che non ha salvato l'Alitalia, ha reso i costi per la collettività uguali sia nell'uno che nell'altro modo. Il problema è che nel frattempo c'è stato il rischio di mortificare anche tutte le altre imprese del settore, proprio perché si è chiuso un mercato e quindi sostanzialmente si è affidato un mercato monopolista a chi monopolista poi non poteva più essere, proprio per capacità di sviluppare traffico; perché un monopolista può essere un monopolista, ma deve essere attrezzato per garantire a tutte le imprese di contorno ricadute occupazionali ed economiche interessanti e importanti. Questo non è accaduto. Per fortuna nel frattempo le imprese hanno resistito, gli aeroporti in particolare, e il sistema ha retto. Il problema oggi qual è? È trovare una via di uscita che non sia contingente, ma strategica. Non possiamo ipotizzare degli interventi palliativi, ma dobbiamo avere l'idea di quale scenario potrà presentarsi da

ora a qualche anno. Credo che questo scenario sia già stato individuato più dalla linea politica comunitaria che da quella statunitense.

Come detto prima, si conclude un ciclo: quello della liberalizzazione e della privatizzazione i cui effetti dureranno ancora tanti anni. Sostanzialmente la Comunità europea con una serie di leggi, piuttosto che con la direttiva sui diritti, chiude un ciclo di legislazione rispetto al processo di liberalizzazione lanciando però una nuova politica sul trasporto aereo che è quella dell'innovazione e dell'ambiente. All'interno di questa ci sono i problemi che oggi dibattiamo: quello che può e che deve essere la security aeroportuale e come questo possa garantire alti livelli di presenza all'interno del sistema aeroportuale senza appesantire i costi per il passeggero. In parte questo potrà essere garantito da un maggior flusso di traffico e quindi i diritti aeroportuali pagati dai passeggeri agli operatori devono essere sostanzialmente adeguati a quelli pagati nel resto dell'Europa purché i soggetti aeroportuali, che avranno la titolarità di queste entrate, garantiscano investimenti correlati soprattutto ad innovazione tecnologica ed alla security aeroportuale. Di questo stiamo discutendo anche nell'elaborazione della legge delega sul recepimento della direttiva sui diritti aeroportuali e purché tutto questo si leghi sostanzialmente a un intervento dello Stato secondo il modello che Luzzatti citava prima: cioè la necessità di formazione per mantenere all'interno del sistema aeroportuale oggi in crisi dei livelli professionali adeguati, ossia non espellere gente dal sistema aeroportuale e di non collocarla in casse integrazione fasulle facendo entrare al loro posto elementi sottocosto, non capaci, ma tentare di trasformare il problema della cassa integrazione in processi di formazione.

L'altra risposta è che non abbiamo bisogno di fare formazione a tutti, il sistema del trasporto aereo è già un sistema che "forma il formatore". Il sistema di qualità, a presidio della safety del vettore, è lo stesso modello che l'Enac ha seguito per l'operatore aeroportuale e quindi, sostanzialmente, si è già introdotto l'elemento della formazione del formatore che a cascata poi evidentemente garantisce una formazione totale. Per concludere, come avevo già detto un'altra volta, AIR PRESS è importante per questo, cioè per raccogliere quelle che sono le conclusioni di alcuni dibattiti promossi evidentemente dalla stessa e dal

Centro Studi Demetra, per farli diventare patrimonio comune e immediatamente proposta operativa e normativa. Oggi abbiamo una grande opportunità e una grande occasione. Ci sono tanti dibattiti sul trasporto aereo che si succedono in questi giorni e nello stesso tempo abbiamo formalmente iniziata l'indagine conoscitiva sul trasporto aereo di iniziativa parlamentare, patrocinata dall'onorevole **Mario Valducci**, presidente della commissione Trasporti della Camera, che vuole, al termine della stessa indagine, sintetizzare i lavori, non con una semplice relazione, ma con un'elaborazione di carattere normativo, come è giusto che sia. Io ho già dato la mia adesione a questa iniziativa dell'onorevole Valducci, rendendomi disponibile a studiare le carte al termine delle audizioni parlamentari e a promuovere un'elaborazione normativa da parte del Centro Studi Demetra, che possa in qualche modo essere fatta propria dallo stesso presidente, come elemento conclusivo e di sintesi dei lavori parlamentari. Se riusciamo, nell'ambito di questi convegni, a trasferire a chi ha in qualche modo le chiavi della comunicazione del trasporto aereo, che è poi AIR PRESS che deve essere il giornale del trasporto aereo e anche l'unico, con la condivisione di un unico canale informativo intorno al quale si ritrova anche oggi un'autorità più sensibile a quelle che erano le tematiche originarie relative alla costituzione stessa dell'Enac, queste proposte diventano una relazione di sintesi nell'ambito di quello che sarà l'elemento comunicativo raccolto dal Parlamento su cui evidentemente ragionare per fare delle leggi.

#### Luciano Di Renzo

CHAIRMAN DEL COMITATO DIRETTIVO  
IFSC-ITALIAN FLIGHT SAFETY COMMITTEE  
RESPONSABILE SECURITY & SAFETY  
EUROFLY  
RESPONSABILE SECURITY  
MERIDIANA

■ Per un comandante, quale io sono, interessarsi di certi problemi è una cosa un po' particolare. Mentre in Meridiana sono responsabile solo della security, in Eurofly sono responsabile safety and security, che non è solamente Flight Safety o Aviation Security, ma che è un modello a 360 gradi che per primi abbiamo introdotto in Italia e ora adottato anche all'estero da compagnie importanti, per esempio easyJet che ne ha uno esattamente identico al nostro.

Vorrei partire dalla definizione di "avia-

tion security" per rimarcare un aspetto: la combinazione di misure umane e materiali. Il sistema della security è un sistema multistrato dove ognuno deve fare la sua parte per ottenere l'obiettivo finale e quello della sicurezza degli aeroplani che volano con i propri passeggeri. Per le compagnie il problema è estremamente gravoso perché si trovano a bilanciare aspetti imposti dalla normativa, aspetti di security con aspetti operativi e con i costi, e trovare questo equilibrio è oggi sempre più difficile. Le compagnie falliscono, non per la security ovviamente, ma perché il mercato è tale che bisogna stare attenti ai costi. Le cose che bisogna fare rispetto alla normativa, le sentiamo come problematiche e criticità: controlli e accessi, lo screening, dei quali dovrebbe anche far parte la protezione delle installazioni e degli aeromobili, e, aspetto importante, addestramento e sensibilizzazione del personale. Per quello che riguarda il vettore, abbiamo i controlli e le ispezioni sugli aeroplani che sono concetti diversi dalla protezione degli aeroplani. Recentemente siamo stati al ministero degli Interni a discutere le problematiche del passaggio delle informazioni dei passeggeri al ministero, altro aspetto che sembra marginale, e invece non lo è: sulle spalle delle compagnie aeree ricadono i costi della non accettazione dei passeggeri che provengono dall'estero per motivi legati a ordine pubblico o altro.

Prima del 2001, e quindi prima del programma nazionale di sicurezza, esistevano solamente tre schede. Dopo il 2001, in tempi molto stretti, sono uscite tutte le altre norme. Ovviamente dovendo emanare in un



così breve tempo tutta una serie di misure, la nostra sensazione, come operatori, è che si sia preso l'elemento debole della catena, l'operatore aereo a cui dare la maggior parte delle responsabilità. Un aneddoto: come Assaereo ero coinvolto nella discussione della prima bozza della scheda numero 6, controllo degli aeromobili, e gli operatori ae-

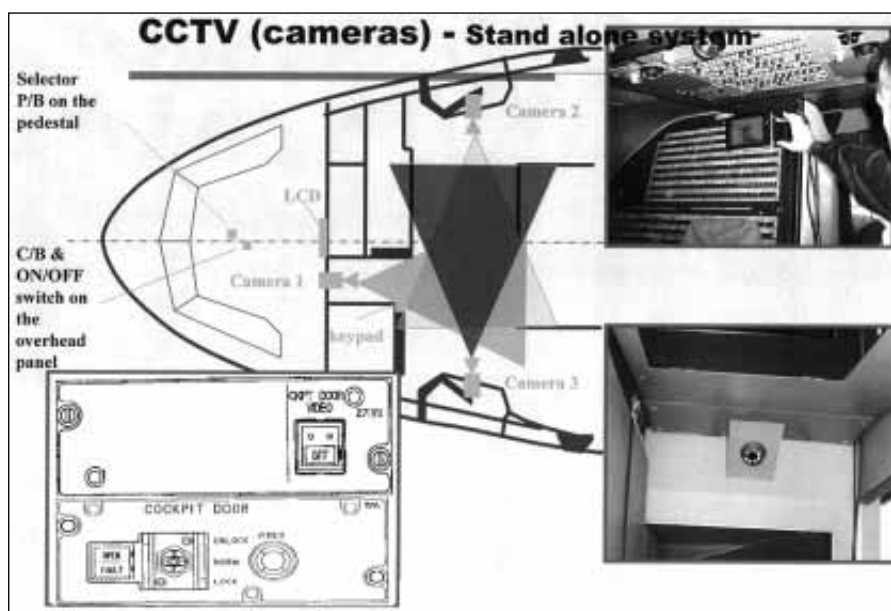
rei erano responsabili dell'illuminazione dei piazzali dove erano parcheggiati gli aeroplani. Abbiamo detto che per noi non era possibile. L'interruttore non ce l'abbiamo noi, forse ce l'ha qualcun altro. Ci è stato risposto: va bene e quindi è stato cancellato. Questo era più o meno l'atteggiamento a quel tempo perché bisognava fare in fretta. Purtroppo questo atteggiamento è rimasto anche dopo. Le compagnie aeree ovviamente non si limitano, dato che la sicurezza dei nostri passeggeri e dei nostri equipaggi è prioritaria, ad applicare le norme ma andiamo anche oltre. In Eurofly, per esempio, per quanto riguarda l'addestramento, probabilmente siamo l'unico vettore italiano che ha speso qualche decina di migliaia di euro per fare un'introduzione all'addestramento difesa personale dei propri equipaggi, cosa prevista dall'Icao, non dai programmi di addestramento italiani, e che invece abbiamo ritenuto opportuno fare.

In che cosa è cambiato dal 2001 nell'approccio alla security? La porta blindata e via dicendo, abbiamo dovuto ridefinire tutte le nostre procedure interne, soprattutto all'interno dell'equipaggio di volo, perché visto che l'equipaggio di condotta è chiuso nel cockpit, è l'equipaggio di cabina che deve gestire i passeggeri. Un punto importante: per l'equipaggio in volo la priorità deve essere la safety e quindi è fondamentale che il focus dei nostri equipaggi sia la condotta in sicurezza negli aeromobili. La porta chiusa ha comportato una rivisitazione di tutte le nostre procedure e a rendere gli assistenti di volo più indipendenti, ed ecco la ragione per cui noi abbiamo fatto il corso di difesa personale. Per quanto riguarda la gestione dei passeggeri sarebbe vitale una maggiore chiarezza normativa. Un piccolo esempio, giusto per capire: se su un volo abbiamo un passeggero che fuma nelle toilette e il volo atterra a New York, il comandante chiama la polizia, la polizia si presenta sotto bordo e il passeggero che fumando nelle toilette aveva attivato lo smoke detector, perché non aveva previsto, come molti fanno, di coprire il sensore per non far scattare l'allarme, viene beccato con la sigaretta in mano, quindi non può dire che non ha fumato, è arrestato e va davanti al giudice. La sanzione amministrativa è di fino a 10.000 dollari e da uno a tre mesi di carcere. Stessa situazione in Italia: il passeggero fuma nelle toilette, si chiama la polizia e la polizia arriva. Un'esperienza che abbiamo sulla nostra pelle: a Malpensa l'equipaggio che stava tratte-

CONTINUA ALLA PAGINA SEGUENTE

## PNS Programma Nazionale di Sicurezza

- **DM 107/T del 2/10/2001**  
con allegato "Regolamento di Organizzazione" del **CISA**
- **PNS & Definizioni**
- **Programmi**
  - **Programma di Sicurezza del Vettore**
  - Programma di sicurezza degli Aeroporti
  - Programma di Assicurazione della Qualità
- **Schede**
  1. Controlli PASSEGGERI e Bagaglio A MANO
  2. Controlli BAGAGLIO DA STIVA
  3. Controlli CARGO, MAIL, CATERING, PROVVISI di BORDO
  4. Controlli VOLI SENSIBILI
  5. Controlli Controlli DIPLOMATICI, CREW, AIRPORT STAFF, CASI SPECIALI (INAD, DEPU ETC.)
  6. Controlli AEROMOBILI
  7. SICUREZZA INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI
  8. AVIAZIONE GENERALE
  9. DETERMINAZIONI AREE CRITICHE AEROPORTUALI



... noi facciamo la nostra parte...

ma non vorremmo essere soli a dover sopportare l'onere della sicurezza dei passeggeri !!!



nendo in cabina il passeggero per aspettare che arrivasse la polizia, e quindi poter fare la notifica all'autorità, è stato minacciato di sequestro alla persona. Per cui è stato invitato a rilasciare immediatamente il passeggero perché fumare nelle toilette non è un reato penale, non è un reato contro la sicurezza del volo. Quindi scherzosamente ma non troppo, il suggerimento che io dò ai nostri equipaggi è: se avete un problema di questo tipo non atterrate in Italia, atterrate in Francia, atterrate in Svizzera, atterrate in Austria ma non in Italia; ovviamente non ce l'ho con la polizia, perché la polizia non fa altro che applicare quello che poi decide il giudice. In Italia purtroppo la normativa non è chiara, e quindi non c'è una interpretazione univoca della norma.

Un altro sistema per proteggere gli aeroplani sono i sigilli definiti anche questi da normativa europea; in Eurofly abbiamo fatto qualche cosa di più, sugli A330 abbiamo installato sotto i sedili delle tasche salvagente trasparenti e sigillabili che sono importanti perché praticamente il controllo delle tasche è l'item che porta via più tempo agli equipaggi nella fase di ispezione pre-volo. Sugli A330 abbiamo anche installato sulle cappelliere degli specchi sferici per poter vedere eventuale materiale lasciato sulla base per cui passando gli assistenti di volo riescono a scoprire se c'è qualche oggetto che non deve essere lì. Per quanto riguarda le telecamere siamo tra i pochi paesi al mondo ad avere un obbligo normativo di loro installazione, Gran Bretagna e gli Stati Uniti per esempio non lo hanno. Si tratta di normative di security dettate da una direzione non di security ma da altre direzioni dell'Enac, dettate intendendo, noi scrivevamo cosa mettere nei nostri manuali e l'Enac leggeva. Se non era uguale, anche con la differenza di una virgola, la norma non veniva accettato dall'autorità.

Andiamo alle criticità allo sbilanciamento delle responsabilità. Le responsabilità di security non sono allocate presso un'unica autorità, recentemente in sede Enac si è riconosciuto che in Italia questo problema esiste e che quindi dovendo rispettare il regolamento europeo, il 300 del 2008 che chiede espressamente l'autorità unica, dobbiamo fare qualche cosa. In Italia la situazione è ibrida: abbiamo un decreto ministeriale, il 6661 del marzo del 2003, che indica tale autorità come il Dipartimento della navigazione aerea del ministro dei Trasporti e abbiamo il programma naziona-

le di sicurezza che dice che invece l'autorità di security è l'Enac. Ma con un programma successivo al Dipartimento è stata data la responsabilità dei controlli di qualità della security. Ed è un problema che deve essere risolto. Il problema nazionale di sicurezza non è standardizzato sul modello Icao, non lo è il programma nazionale di sicurezza, né quello richiesto all'operatore. Che cosa vuol dire? Vuol dire che noi operatori che operiamo all'estero ci troviamo in difficoltà, perché oggi giorno quando un operatore vuole iniziare una catena di collegamenti, uno dei primi documenti che chiedono le autorità estere è il programma di sicurezza della compagnia che deve essere redatto secondo lo standard Icao e lo standard Ecac che è quello della Comunità europea. Per cui abbiamo dovuto fare questo programma e siamo stati i primi ad averlo approvato in inglese dall'Enac. A volte le misure nel nostro programma nazionale di sicurezza eccedono i requisiti dei regolamenti europei. Il programma nazionale di sicurezza non è stato emanato e sottoscritto in maniera coerente dall'authority security. Che cosa intendo con questo? Normalmente quando leggiamo una nuova legge dello Stato sulla Gazzetta Ufficiale, alla fine c'è scritto: residente, ministro e firma. Questo avviene anche per i programmi nazionali di sicurezza degli altri Stati, ma nel nostro caso non è così, ossia alla fine del programma non c'è una firma. Il nostro programma nazionale di sicurezza, è venuto fuori dal Cisa ed è stato implementato con ordinanze aeroportuali, e questa secondo me è una anomalia giuridica. Veniamo ai punti. I regolamenti europei richiedono l'implementazione di sicurezza da parte di carriers ed airports, regolamento 2320/2002. In Italia, fatto strano, un pezzo si è perso per strada, e cioè mancano gli airports. È stato emanato un programma di sicurezza dei vettori, ma manca una scheda specifica che riguardi i gestori e gli handler, anche se per altri operatori aeroportuali in altre schede c'è un requisito di avere delle misure di sicurezza e di avere un responsabile security, ma questi requisiti non sono così cogenti come quelli per i vettori. Non è stato ancora emanato, benché previsto dal 2320, il programma nazionale di addestramento security, con tutto quello che ne consegue: programmi che non sono standardizzati e tanto altro ancora. Aggiungo la problematica della legge 694 del 1974, che è una legge speciale e che prevede che in Italia a bordo degli ae-

roplani - per inciso siamo tra le poche nazioni al mondo ad avere una normativa di questo genere - si permetta a persone armate, non solo con la pistola, ma anche con le munizioni, di salire a bordo. La legge, che prevede appunto che Corpi dello Stato possano viaggiare armati, è stata varata nel 1974, ai tempi degli anni di piombo, ed era probabilmente giustificata, ma oggi dovrebbe essere rivista perché il tipo di armi è cambiato nel tempo. Oggi quelli che salgono a bordo non salgono più solo con la pistola, che si può nascondere abbastanza bene, ma salgono con fucili mitragliatori e via dicendo. Avere un fucile mitragliatore all'interno della cabina diventa un problema, metterlo in stiva diventa un ulteriore problema, perché tutte le armi che vanno in stiva devono essere scortate e gestite in maniera diversa arma per arma e quindi vuol dire costi aggiuntivi. Quindi noi ci troviamo a dover gestire, per legge, del personale armato dello Stato, con dei costi aggiuntivi ci sembrano inappropriati.

Staff inadeguato della direzione security: cosa comporta? Comporta una risposta molto lenta a tutte le problematiche sollevate dagli operatori. La direzione security di un'altra nazione europea ha uno staff nella direzione, non dico di dieci volte, ma sicuramente di almeno cinque o sei volte di più. Inoltre le responsabilità in materia di security non sono ben definite, vedi la problematica delle telecamere. Gli handlers normalmente non fanno i controlli di security che dovrebbero essere di loro responsabilità, il supervisore locale di security, che è una figura introdotta dalla PNS, non prevista dai regolamenti europei. Le compagnie che non hanno personale proprio negli scali non possono che riferirsi al proprio handler agent come proprio supervisore. Fino a qualche tempo fa gli handler agents si rifiutavano di fare questo servizio per le compagnie per la responsabilità di safety security. Adesso lo fanno, ma chiaramente vogliono essere pagati di più.

Riconcilio bagagli, altro punto dolens: è una misura specifica richiesta non dal PNS, ma dal decreto ministeriale 211 del 1992 e da una determinazione del Cisa del 2005, una procedura amministrativa deve essere gestita e pagata dai gestori aeroportuali insieme alle compagnie aeree. Il riconcilio bagagli rappresenta per una compagnia aerea l'assicurazione che il contratto di handling sia stato fatto correttamente e per questo deve pagare soldi in più rispetto al contratto già stipulato.

La conclusione. Come ho detto prima l'aviation security è un sistema multistrato dove ognuno deve fare la propria parte per assicurare la sicurezza globale. In questo contesto tutte le innovazioni tecniche vanno sicuramente benissimo, laddove tendono a migliorare la performance e a ridurre o eliminare la minaccia, ma non sono la soluzione. Sono fermamente convinto che la soluzione sia questa: ossia la puntuale allocazione di competenza e di responsabilità, quindi normative chiare e definite che dicano chi deve fare cosa, chi è responsabile di che cosa, e soprattutto l'addestramento di tutto il personale aeroportuale. Al momento per il PNS gli unici che hanno obbligo di addestramento, quattro ore, sono le compagnie aeree e coloro che hanno un tesserino aeroportuale. Le compagnie aeree per il personale non assunto devono fare 28 ore per il personale navigante e 24 ore per quello di terra. È vero che c'è una lettera dell'Enac, ma una lettera non è sicuramente la normativa. Quindi l'addestramento secondo me è una delle chiavi, la più importante, della battaglia contro il terrorismo, perché le macchinette si possono rompere, possono leggere male, possono creare problemi, ma l'istinto è sicuramente un qualche cosa che difficilmente un terrorista riuscirà ad eludere. E poi se la security è una responsabilità di tutti, vorrei capire come mai le multe le riceviamo solo noi operatori aerei. Noi facciamo la nostra parte, ma gradiremmo che pure gli altri facessero la loro perché anche questo aumenterebbe il livello di sicurezza negli aeroporti.

### Daniilo Diomede

BUREAU VERITAS

■ Quella di Bureau Veritas è un'attività di verifica indipendente di conformità: ovvero il cliente ci commissiona una serie di attività ispettive di verifica finalizzate ad accertare la conformità rispetto ad una norma, ad un disciplinare, ad un contratto, a delle leggi con l'emissione, come atto finale, di un'attestazione di conformità ad un certificato. Per fare questo abbiamo il nostro codice etico e una presenza importante sovrapponibile a quella dei paesi appartenenti alle Nazioni Unite e abbiamo anche una storia che risale al 1828 quando si cominciò a classificare il naviglio in Francia. L'obiettivo di Bureau Veritas è quello di fornire ai clienti di molteplici settori una serie di servizi professionali come la verifica indipendente di parte terza di conformità. Bureau Veritas al

convegno di oggi vuole esprimere il suo punto di vista della conformità alla parte normativa e sull'adesione volontaria a schemi normativi e a ciò cui i soggetti dell'industria del trasporto aereo sono tenuti per legge a schemi internazionali. In questo abbiamo anche partecipato all'attività di regolamentazione con soggetti come l'Icao e l'Enac.

Parliamo per esempio della certificazione 9100 che si applica a tutti i soggetti che operano nella filiera aeronautica, dal produttore di componentistica a quello dell'aereo. È una sovrapposizione delle norme sulla qualità, di cui sicuramente la più nota è la ISO 9001 che ha un contesto di applicazione sia civile che militare e che è uno dei criteri di selezione dei fornitori da parte di Boeing, Airbus, General Electric, Snecma, giusto per citare le industrie principali.

In ambito Aerospace viene svolta da soggetti come quello che rappresento un'attività di assessment, sempre di tipo indipendente, su aeromobili. E questo è legato sia all'iscrizione nel registro, sia anche a transazioni sugli aeromobili stessi. L'audit di sicurezza è necessario per poter garantire il rispetto dei requisiti di safety.

Altri servizi legati al settore sono per esempio gli audit di seconda parte, quelli cui l'acquirente sottopone un suo fornitore. Che riguardi un contratto di fornitura, un contratto di servizio o quant'altro, l'audit è comunque una maniera per poter accertare la capacità organizzativa, il rispetto di un contratto, il rispetto di una norma internazionale, il rispetto di requisiti di compliance



specifici che richiedono l'intervento di un soggetto professionale. A proposito di formazione: la conoscenza dei requisiti normativi mandatori o comunque volontari è un passaggio fondamentale. Quello che è interessante è il ruolo che soggetti indipendenti possono avere nella regolamentazione aeronautica. Potrei citare esperienze dirette con l'Enac, con una dozzina di autorità dell'aviazione civile nel mondo, ma quello

che mi preme evidenziare è come il soggetto valutatore indipendente possa costituire una controparte positiva in tutti i processi che vanno dalla regolamentazione alla formazione.

Andando ad altri servizi di certificazione possiamo parlare di ISO 9001, uno standard internazionale arcinoto relativo alla qualità, volto a ottenere la soddisfazione del cliente e ad ottimizzare i processi interni. Nel settore specifico abbiamo poi degli additional requirements della Nato che si formalizzano nella QAP 2110. Parliamo di ISO 27001, uno standard specifico per la gestione dell'information security, oggi assolutamente centrale come argomento proprio perché si basa sull'adozione di contromisure volte a garantire alle informazioni, all'interno di un perimetro logico, la loro riservatezza, la loro integrità, la loro disponibilità, qualunque cosa accada, qualunque sia l'esito di una valutazione di rischio. Una menzione di un british standard, che probabilmente diventerà anche una norma ISO, il British standard 25999 che è ancora un sistema di gestione stavolta però per la business continuity, come una 9001 in situazioni di emergenza, quindi una gestione del proprio business qualora succeda un evento in grado di bloccarlo o non abbassarne il livello di servizio. Parliamo di ISO 14001, sistema di gestione per l'ambiente Osas, che sarebbe l'Inail inglese, 18001, quindi safety, e infine SA 8000, Social Accountability, ossia responsabilità sociale verso il contesto di un soggetto che aderisce a questo schema. Perché questo elenco? Perché il soggetto dell'Air Transport Industry, che produca aerei, che gestisca aeroporti, che faccia informazione, che faccia information technology, comunque sia ha delle responsabilità verso la legge, verso le norme, verso un mercato. Può combinare, all'interno dei suoi schemi organizzativi e procedurali, la compliance ad uno o più di questi standard e chiedere al soggetto indipendente, come Bureau Veritas, ma ce ne sono tanti, un assessment "erga omnes". Di fatto la certificazione è un atto volontario, ma rappresenta di per sé un impegno verso il proprio mercato.

I partner con cui operiamo sono vari, qualcuno produce motori, qualcuno fa manutenzione, qualcuno gestisce aeroporti, qualcuno fa software, abbiamo rapporti interessantissimi con le direzioni dell'aviazione civile poiché in molti casi operiamo anche nella definizione di regolamenti.

CONTINUA ALLA PAGINA SEGUENTE

## Giacomo Carleschi

RESPONSABILE GESTIONE OPERATIVA SICUREZZA  
E ADDESTRAMENTO SICUREZZA

AEROPORTI DI ROMA SPA

■ Ciò che intendo presentare sono sostanzialmente i passaggi e i processi che hanno consentito all'azienda che rappresento di ottenere la certificazione UNI ISO 9001 2000 per le attività di security, in particolare per le attività di controllo sicurezza sui passeggeri e bagagli a mano, per le attività di controllo sul bagaglio da stiva e per quelle di formazione ed addestramento sicurezza.

La nostra mission, cioè come traduciamo noi il mandato demandatoci da Enac, è quella di sviluppare e gestire un sistema aeroportuale efficiente, leader a livello internazionale, garantendo l'eccellenza nella qualità e nella sicurezza dei servizi erogati per rispondere efficacemente all'incremento dei volumi di traffico. Quindi i due aspetti fondamentali e focali rispetto a questo obiettivo, appunto la nostra mission, sono la qualità del servizio e soprattutto la garanzia della sicurezza per chi viaggia. Le aree di business in cui operiamo sono quella Aviation destinata quindi alla partenza e all'arrivo degli aeromobili, e il Retail, ossia attività commerciali, immobiliari, quindi real estate.

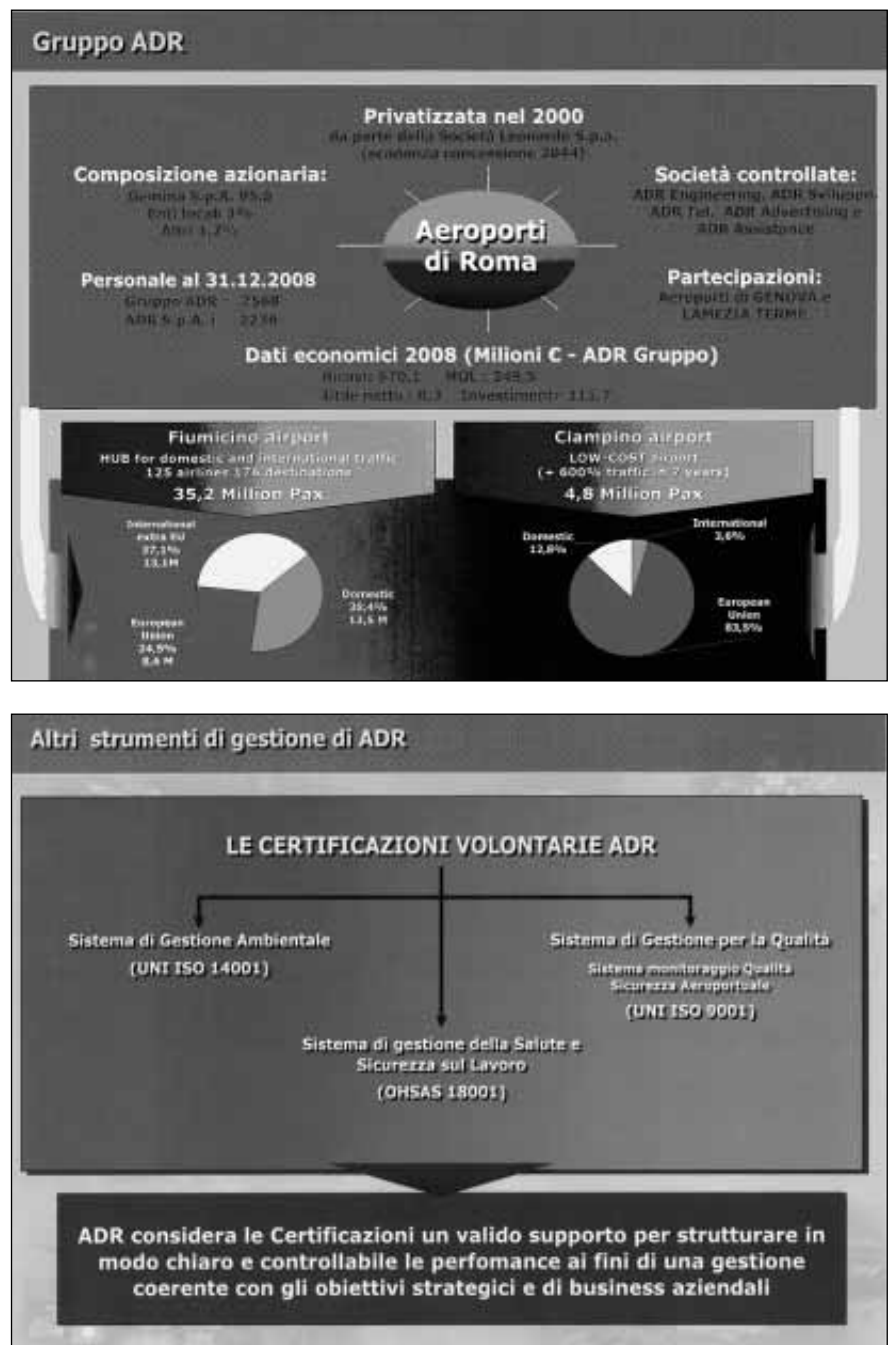
L'attività di security viene svolta da AdR attraverso una Direzione sicurezza aeroportuale, la cui mission è quella di garantire l'applicazione dei controlli di sicurezza su passeggeri, bagagli a mano e da stiva, merci e posta e su richiesta degli operatori aeroportuali del settore di altri servizi di sicurezza ai sensi e per gli effetti del decreto ministeriale 85/99 che allo stato attuale è in via di rivisitazione. Mi piace ricordare che Fiumicino e Ciampino sono stati i primi scali a dare piena operatività a questo mandato. Altre attività e prodotti complementari svolti dalla Direzione sicurezza aeroportuale sono quelli relativi al tesseramento e all'abilitazione degli accessi e alla guida nelle aree aeroportuali, nonché alle attività di formazione e addestramento del personale interno ed esterno. Prodotto complementare non significa un qualcosa di più, ma un qualcosa di preventivo e ricorrente rispetto alla mission che la Direzione sicurezza ha. Nello specifico l'attività di formazione e addestramento viene svolta attraverso il security training center da parte di Aeroporti di Roma e riguarda principalmente formazione e addestramento base del personale dedicato alla security, sostanzialmente operatori di sicurezza, nonché aggiorna-



mento, conformemente a quelle che sono le normative attuali sul tema. Svolge altresì attività verso clienti esterni che operano all'interno dell'area aeroportuale: spedizionieri, compagnie aeree, operatori che a

qualunque titolo accedono alle aree sterili critiche dell'aeroporto nonché legati ad esigenze non strettamente o non direttamente connesse al trasporto aereo. Considerato il fatto che la security ha già preso piede anche in realtà diverse dall'aeroporto delle quali il nostro centro addestramento è a disposizione come ad esempio centri commerciali, palazzi istituzionali o altre realtà, dove comunque l'esigenza di security è assolutamente sentita.

Per fare soltanto alcuni numeri relativi al 2008, l'AdR security training center ha erogato 570 corsi per clienti esterni ai quali si vanno ad aggiungere i circa 250 per la clientela interna, per un totale di quasi 800



corsi, il tutto sotto l'egida e naturalmente sotto quelle che sono le disposizioni normative attuali, ancorché non standardizzate e non omogenee. Il quadro regolamentare in cui opera la Direzione sicurezza aeroportuale è assolutamente ampio. Qual è stato il motivo che ha portato la Direzione sicurezza aeroportuale alla richiesta e all'ottenimento della certificazione UNI ISO? È stata una scelta di strategia dell'azienda che ha optato per l'ottenimento della certificazione della sicurezza quale strumento di gestione efficace delle proprie attività; quindi è uno strumento che è servito alla Direzione sicurezza aeroportuale anche per rivedere e rivisitare tutti i processi che gover-

nano le attività di security, non ultima quella della formazione. Attualmente le certificazioni che Aeroporti di Roma ha volontariamente richiesto ed ottenuto fanno riferimento al sistema di gestione ambientale come la UNI ISO 14001, prima certificazione dalla gestione aeroportuale in tema ambientale. Il sistema di gestione per la qualità, e quindi il sistema monitoraggio qualità e sicurezza aeroportuale, la ISO 9001, ottenuta lo scorso anno, riguarda le tre attività a cui ho fatto riferimento in ambito security, ora è in corso di ottenimento la OSAS 18001, che riguarda il sistema di gestione della salute e sicurezza sui luoghi di lavoro. AdR considera le certificazioni un valido

supporto per strutturare in modo chiaro e controllabile le performance, ai fini di una gestione coerente con gli obiettivi strategici e di business aziendali. Quindi AdR non considera le certificazioni come un qualcosa di separato rispetto al suo modello di gestione ordinario, ma come qualcosa integrato perfettamente nel sistema di gestione il che, come ho detto, ci ha consentito anche di rivedere alcuni nostri processi. Quali sono i vantaggi rispetto all'esperienza che ha maturato Aeroporti di Roma? Intanto è stato adottato un approccio per processi, è stata effettuata un'analisi delle singole attività di sicurezza dove sono stati individuati dei punti critici, non in senso negativo ma che danno valore rispetto a quello che è l'obiettivo finale. Rispetto ad essi sono stati dati degli indicatori di valutazione, quali metodi di misurazione delle performance, quindi parliamo di analisi input-output, maggiore coerenza degli obiettivi, ottimizzazione delle risorse e migliore integrazione delle competenze. Un aspetto assolutamente rilevante nell'ottenimento della certificazione è la centralità del cliente; uscendo da una logica strettamente locale, ci si è guardati attorno a 360 gradi e l'obiettivo finale è diventato sostanzialmente la soddisfazione del cliente registrata attraverso delle indagini di customer satisfaction.

Un altro aspetto importante della nostra attività è il miglioramento continuo con la definizione degli standard di processo e non solo di prodotto, con monitoraggio costante dei processi a servizi. Mi piace ricordare in questa sede, a proposito di miglioramento continuo, che Aeroporti di Roma lo scorso anno ha iniziato una serie di attività formative per il personale di security con un coinvolgimento totale degli addetti alla sicurezza i quali, attraverso le loro esperienze, hanno fornito il loro contributo per colmare lacune di procedure già standardizzate dalle norme andando ad occupare quegli spazi dove la norma non interveniva, riferita semplicemente all'attività quotidiana di controllo di sicurezza. Questo ci ha garantito di migliorare le performance del nostro personale, perché appunto grazie al suo coinvolgimento, il personale, che generalmente è abituato a ricevere dall'alto delle norme e delle procedure da dover applicare, si è invece reso partecipe in prima persona dell'elaborazione di nuovi standard di sicurezza. La gestione separata delle certificazioni invece produce alcuni rischi. Per separata si intende, come ho detto prima, separata dal



modello di gestione aziendale, e non integrata nello stesso, in particolare modo può produrre un sistema documentale ridondante, il rischio è quello di avere molte procedure rispetto alle norme che già governano il sistema sicurezza, e quindi di non avere uno snellimento del processo, ma anzi un appesantimento dello stesso. Altro rischio è quello di un approccio non uniforme; è impensabile che l'attività di formazione non sia finalizzata alla realizzazione pratica sull'operativo e quindi vi deve essere connessione fra quello che è il processo relativo alla formazione e quelli che sono gli obiettivi che si debbono concretizzare nell'operativo. Un impegno troppo oneroso di risorse in termini di audit e di formazione con il rischio che le certificazioni siano considerate aggiuntive rispetto alle attività operative. Nella realtà AdR ha costruito un modello perfettamente integrato nel sistema di gestione.

Cosa ha fatto Aeroporti di Roma in questo senso? Ha realizzato un sistema di gestione snello dal punto di vista organizzativo e gestionale attraverso tre elementi fondamentali. Innanzitutto con un documento unico che definisce le linee guida per tutta l'organizzazione e attualmente in fase di rivisitazione in quanto verranno inserite le linee guida anche per la sicurezza ambientale e sui luoghi di lavoro. In esse la centralità del cliente quale obiettivo elemento primario rispetto a quelle che sono le finalità della nostra attività. Il secondo elemento sul quale è costruito il modello di Aeroporti di Roma è la mappatura dei processi con i quali abbiamo richiesto e ottenuto la certificazione, un approccio sostanzialmente per processi. Il terzo ed ultimo elemento sul quale si basa il modello Aeroporti di Roma è quello della semplificazione e della gestione al meglio degli aspetti comuni rispetto alle diverse norme. Semplificazione soprattutto da un punto di vista documentale perché il rischio era quello di avere un sistema ridondante. In realtà le procedure gestionali che regolano il settore di security sono sostanzialmente tre e lo regolano in maniera trasversale per quanto riguarda le tre attività oggetto di certificazione.

Prima di concludere voglio sottolineare come nota positiva che Aeroporti di Roma l'anno scorso ha ottenuto la certificazione volontaria UNI ISO 9001 2000 per le attività di security. Ho detto volontaria, perché attualmente non lo è; come dire un requisito cogente che, nella prima bozza del pro-

gramma di formazione alla security è stato inserito come requisito fondamentale per le organizzazioni che operano nel campo della formazione, è quello dell'ottenimento della certificazione UNI ISO a testimonianza che si sta puntando sempre di più verso una qualità e quindi verso uno standard più elevato di servizi in un tema così delicato quale è la security.

### Maurizio Marrale

#### QUALITY SOLUTIONS

■ Ascoltando questo dibattito mi sono venute in mente due cose che mi sembrano importanti. In particolare l'uso del treno e quello dell'aereo che su alcune tratte sono in concorrenza. Credo che si debba parlare soprattutto di costi, perché se si parla di quelli della sicurezza, non si parla mai dei costi della "non sicurezza" che questo paese ha già pagato come negli anni '70 quando l'Italia è stata colpita da attentati ai treni i



cui costi per certi versi ancora stiamo pagando. Da evidenziare il fatto che l'aviazione civile sia più avanti rispetto ad altri. Ad esempio i porti, della cui sicurezza abbiamo modo di occuparci, che faticosamente stanno cercando di arrivare ad essere i più sicuri possibile. E questo è importante da ricordare.

La seconda cosa di cui voglio dire sono le minacce. Le contromisure che possiamo prendere sono sempre datate, perché il progresso riguarda sia i "buoni" che i "cattivi" per cui nuove minacce saranno sempre presenti. Mai avrei pensato, leggendo Salgari da bambino, che oggi nel Mar Rosso esistono i pirati. Per cui c'è un problema di sicurezza globale. Ma, come spesso succede, la fantascienza anticipa la realtà per cui sia i "buoni" che i "cattivi" possono arrivare ad un livello di scontro tecnologico tale da consentire la pirateria aerea. E questo ci fa pensare che questa storia non sia mai finita, che si debba sempre andare avanti.

Visto che siamo un'azienda di consulenza che si occupa di organizzazione aziendale, perché parliamo di approccio globale alla sicurezza? La sicurezza è determinata dall'anello più debole ed è l'anello più debole quello che ci deve interessare. Infatti se guardiamo non alla compagnia aerea, ma, per esempio al nostro sistema paese, sappiamo dov'è l'anello più debole, ad esempio le coste che sono tante. E questo è un primo principio da tenere presente. Come si può arrivare ad avere un sistema tendenzialmente sicuro? Fare un assessment sulla sicurezza vuol dire partire dai rischi, dalle minacce, da quello che abbiamo fatto fino ad ora per arrivare a capire e a valutare quali sono i pericoli concreti che ci troveremo ad affrontare. Quindi definire i confini fisici, delimitare le aree, fare tutto quello che ci consenta di determinare che cosa dobbiamo proteggere e poi definire i processi, quali sono le cose che sono per noi vitali, cose ogni volta diverse. È chiaro che un asset di una compagnia aerea è diverso da quello di un aeroporto o di un porto. L'importante per noi è soprattutto la valutazione del danno possibile e quella della capacità che abbiamo di riparare il danno. Quindi identificare le minacce e valutare il livello di capacità. Come dicevo, oggi anche i "cattivi" si sono organizzati, certo resta difficile per Al-Qaeda lanciare un treno contro le Torri Gemelle, ma la scelta del valore simbolico delle Torri Gemelle e quella tecnologica, nonché la preparazione e la formazione che questi signori hanno avuto, è stata notevole, ha mostrato un dispiegamento di forze che deve essere ovviamente valutato da chi ha a cuore la sicurezza. Per stimare la vulnerabilità degli asset, è chiaro che devo capire fino a che punto sono aggredibile. Abbiamo pagato cara la mancanza di una cultura, di una cultura della sicurezza come diceva prima qualcuno dei relatori. La cultura della sicurezza porta a pensare ai vecchi attentati sui treni: abbiamo pagato un prezzo altissimo di vite umane con un impatto ambientale e di funzionamento dell'Italia perché basta bloccare la stazione di Bologna e l'Italia è divisa in due. C'è poi da definire il proprio livello di rischio e questo è molto importante perché devo capire qual è il rischio sopportabile, quello che posso assicurare. Anche guidando con prudenza una parte del rischio del guidatore di automobile viene trasferita ad una compagnia assicurativa. È chiaro che la sicurezza di un sistema è la sicurezza di tutti gli anelli della catena ed è

anche per questo che dobbiamo parlare di miglioramento continuo, mettendo in campo strategie continue per far sì che quello della sicurezza sia un sistema in continua evoluzione in quanto deve fare fronte a opportunità nuove, a rischi nuovi, a minacce nuove. Ma che esso può anche adottare soluzioni nuove magari erano impensabili fino a qualche anno fa, perché il progresso tecnologico vale anche per i "buoni". Nel progettare un piano di sicurezza è chiaro che quello umano è un fattore tremendamente importante. Senza il fattore umano la sicurezza non c'è, possiamo mettere tutti i metal detector, tutti gli strumenti, tutte le tecnologie possibili, ma senza il fattore umano la sicurezza non esiste. Di solito le aziende tendono molto a essere aggiornate in termini di struttura, la porta blindata, il varco controllato, il metal detector, la tesserina, ma poi non c'è la consapevolezza profonda di essere in un sistema nel quale la persona che è l'anello potenzialmente forte rischia di diventare quello debole se non si fa ciò cui si è stati addestrati e professionalizzati. Nelle scelte tecnologiche delle misure operative ci sono anche le certificazioni, la ISO 27001, Sita, ad esempio, si è certificata l'anno scorso sulla sicurezza delle informazioni. Questo ha un valore o no per chi le affida i propri sistemi? Penso di sì. La sicurezza è un progetto che non muore mai. Allora dare valore alla sicurezza vuol dire che le direzioni delle aziende devono darle il giusto valore, devono destinarle risorse, perché non è una spesa straordinaria di un certo anno per adeguarsi a misure dell'Unione Europea o di altri, ma è un progetto che si deve portare avanti in continuazione attivando tutte le competenze.

### Angelo Golzi

DIRETTORE TECNICO RAMO TRASPORTI E AERONAUTICA  
FARO ASSICURAZIONI

■ Nel convegno di oggi è stata citata una cosa estremamente importante per qualsiasi azienda che voglia crescere ed avere successo: il fattore umano. Questo vale anche per le assicurazioni. Purtroppo non tutte le compagnie di assicurazioni investono in questo e io sono ben lieto di lavorare per questa piccola compagnia che è fondamentalmente uno start up. Mi occupo di assicurazioni da circa ventiquattro anni e di assicurazione aeronautica ormai da nove anni. Parlerò di due cose base. Il tema dei costi assicurativi negli ultimi anni è diventato particolarmente incidente. Prima nel

2001 il rischio terrorismo all'interno delle coperture assicurative dei rischi aeroportuali era praticamente inesistente. Dopo i drammatici eventi del 2001 è successo qualcosa di particolare che non si era visto se non forse negli anni '60, dopo la guerra del Kippur: la cancellazione completa dei cover riassicurativi legati al rischio terrorismo. Cancellazione completa senza ripristino, questa è la particolarità, per cui per un certo periodo di tempo c'è stata una sorta di vacatio con gli operatori che non erano coperti per questo tipo di danno. I vari legislatori nazionali sono intervenuti in modi diversi di fronte all'emozione, hanno creato dei tamponi. Parlo appositamente di mercato riassicurativo perché le compagnie italiane dall'A alla Z sono comunque dei risk carrier, ossia sono sostanzialmente il front office di quello che è il mercato riassicurativo per cui mediano a loro volta le coperture assicurative degli operatori aerei, aeroportuali ed altri, che lavorano sul mer-



cato italiano. In sostanza noi compagnie assicurative italiane non facciamo niente altro che esportare prodotto interno lordo, ma questo ormai avviene da qualche decennio. Nei mesi successivi agli attentati del 2001, si è avuto, nel 2002, il ripristino delle coperture assicurative con una sorta di limitazione del rischio di responsabilità terrorismo a 50 milioni di dollari; questa era la soglia diciamo primaria fornita dal mercato assicurativo italiano, con incidenze sui costi estremamente elevate, perché allora parlavamo di circa un 50% del costo totale complessivo di una copertura media di un qualsiasi aeroporto. Poi questa soglia col passare del tempo si è ridotta, ma è comunque ancora estremamente elevata e gli operatori si sono abituati ad accettarla in quanto tale. In realtà, e qui faccio un po' di autocritica come sistema assicurativo, non è che ci sia una reale analisi di quello che accade all'interno degli aeroporti. Magari come assicuratori siamo molto pignoli nel richiedere la compilazione di questionari,

pagine e pagine di questionari, che traslano sostanzialmente quella che è l'esperienza del singolo operatore, ma poi non andiamo a vedere sul campo quello che effettivamente accade. Per cui ci manca forse l'aspetto di maggiore intervento di comprensione, non intervento da un punto di vista operativo perché non ne abbiamo assolutamente le competenze, ma di comprensione di quello che effettivamente accade in una città aeroportuale. In Italia ho vissuto un'esperienza con un medio aeroporto italiano, dove si è cercato di fare questo tipo di operazione, dove l'operatore sostanzialmente ha cercato di mettere in campo le proprie competenze e di unire la parte insurance con la parte operating, quindi sostanzialmente di far capire che l'aeroporto viaggiava con una sola voce. Molto spesso parliamo di assicurazioni, ma chi parla, il nostro interlocutore di assicurazioni non sa esattamente, a livello operativo, che cosa accade all'interno dell'aeroporto, quindi c'è questa sorta di dicotomia. E che cosa può migliorare? Se questa dicotomia si riduce e c'è una maggiore comprensione? Innanzitutto sicuramente la possibilità di comprendere quali sono le effettive esigenze, sia a livello di limiti assicurativi, di massimali, di franchigie aggregate o meno, che possono essere impostate. Quindi capire esattamente quale quota di rischio l'aeroporto si vuole tenere in proprio, in funzione del bilancio, delle scelte del management, della proprietà, ma dall'altro canto serve a noi per andare a trattare sul mercato riassicurativo la quota di premio che il premio target che l'aeroporto si è andato a tarare a livello di spese, di costi e di incidenze.

Un altro fattore estremamente importante, legato sempre ad operazioni all'interno del sistema aeroportuale, è che molto spesso gli aeroporti non sono pienamente coscienti del fatto che al loro interno operano soggetti che magari non hanno le necessarie coperture assicurative idonee. Di conseguenza c'è sostanzialmente un'assunzione di responsabilità da parte del gestore di rischi che competerebbero ad altri soggetti che comunque lavorano all'interno dell'aeroporto e che fanno profitti e che, pertanto, sono anch'essi società di capitale che magari svolgono una funzione economica importante. Questo è un aspetto che ritengo in Italia debba essere sviluppato dai manager aeroportuali, così come lo è stato in altri paesi d'Europa, dove ahimè purtroppo sono parecchio più avanti. ●