

RELAZIONE IN MERITO ALLA SICUREZZA DEGLI SCALI AEROPORTUALI CON PARTICOLARE RIFERIMENTO A QUELLO DI ROMA - FIUMICINO

presentata nell'*Audizione del 17 Febbraio 2010*
VIII Commissione Lavori Pubblici
Senato della Repubblica

L'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile, organismo regolatore delle attività del trasporto aereo in Italia, si occupa dei molteplici aspetti di regolamentazione del sistema del trasporto aereo, tra i quali uno dei più importanti è senza dubbio quello relativo al controllo della sicurezza, nelle accezioni di *safety* e di *security*, nel rispetto ed in applicazione della normativa internazionale.

Con il termine *security*, ci si riferisce alla sicurezza a terra, all'interno ed all'esterno degli aeroporti per la prevenzione degli atti illeciti.

Ferme restando le competenze istituzionali in materia di sicurezza delle differenti amministrazioni, l'ENAC è l'Autorità competente a definire e coordinare le misure di sicurezza del trasporto aereo e a verificarne lo stato di applicazione, anche attraverso le proprie articolazioni territoriali.

A tal proposito si ritiene doveroso descrivere ruolo e funzioni assegnate dall'ENAC alle proprie Direzioni Aeroportuali presenti in aeroporti ove è identificato un gestore aeroportuale, che hanno comportato modifiche organizzative con conseguente impatto sulle responsabilità gestionali dei soggetti che operano sugli aeroporti dove si svolge il traffico commerciale.

Nello specifico, in materia di *security* rimane di competenza dell'ENAC l'emanazione dei provvedimenti aeronautici connessi all'esercizio dei poteri di polizia.

Permangono, invece, in capo all'Autorità di Pubblica Sicurezza i compiti di coordinamento operativo del dispositivo di sicurezza aeroportuale ed al gestore aeroportuale i compiti di comunicazione e raccordo operativo stabiliti dal "Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti".

Per quanto sopra, è chiaro che lo scenario delle attribuzioni e delle responsabilità dei vari soggetti operanti in aeroporto risulta così modificato:

- L'ENAC è l'autorità di regolazione tecnica, certificazione e vigilanza nel settore dell'aviazione civile, nonché di coordinamento delle amministrazioni e degli enti pubblici presenti in aeroporto, dotata dei poteri
 - di polizia di aerodromo e della navigazione, nonché di polizia giudiziaria (artt. 1235, 1236 Cod. Nav.);



- emanazione di ordinanze (art. 718 Cod. Nav.);
- gli enti di stato (Polizia di frontiera, Guardia di Finanza, Dogana, ecc.), continuano ad avere competenze specifiche istituzionali essenziali allo svolgimento delle attività aeroportuali;
- il gestore, responsabile dell'impresa aeroportuale, esercita in particolare:
 - l'amministrazione e la gestione delle infrastrutture, degli impianti e dei servizi di controllo di sicurezza affidatigli in concessione (legge 28 febbraio 1992, n. 217);
 - il coordinamento e controllo delle attività degli operatori privati presenti in aeroporto;

Pertanto sugli scali dove è presente il gestore, la Direzione Aeroportuale non ha più la funzione di garantire l'ordinato svolgimento delle attività aeroportuali ma, bensì, il compito di vigilare che le attività assicurate dagli altri soggetti siano conformi alle procedure approvate e riportate nel Regolamento di Scalo e nel Manuale di aeroporto, e raggiungano l'obiettivo della gestione dell'aeroporto e del traffico aereo in condizioni di sicurezza e con il previsto livello di qualità del servizio.

Ciò premesso, con riferimento all'articolo apparso sul settimanale l'Espresso del 5 u.s., intitolato "Bomba Fiumicino", si ritiene opportuno rappresentare quanto segue.

In prima analisi si deve evidenziare che esso contiene toni oltremodo allarmistici ed esagerati.

L'area interessata dalla "verifica" del giornalista coincide con quella c.d. "land side" ovvero quella aperta al pubblico e, quindi, di libero accesso e pertanto non impedita da filtri obbligatori di sicurezza.

L'area invece definita "air side", vale a dire quell'area oltre la linea di frontiera per accedere alla quale si deve essere necessariamente sottoposti ai previsti controlli di sicurezza, è, nella fascia oraria compresa tra le 23,30 e le 5,30 assolutamente interdetta, in quanto fisicamente chiusa.

Nella fascia oraria in questione è operativa una aliquota interforze (così come previsto dal Piano Leonardo da Vinci, ratificato dal Prefetto di Roma) che garantisce la vigilanza delle aerostazioni ed è attivo un sistema di videosorveglianza collegato con la nuova Sala Operativa della Polizia di Frontiera Aerea che assicura la copertura H24 di tutte le aerostazioni.

Tutte le postazioni di sicurezza, nonché le aree check-in, sono sottoposte prima dell'apertura al pubblico ad approfonditi controlli di bonifica da parte della speciale Unità di prevenzione dei voli sensibili (USSVS) della Polizia di Frontiera Aerea.



Il presunto buco di due ore di “sicurezza nell’area” richiamato nell’articolo, coincide con la “non operatività” di voli e, pertanto, non è necessaria alcuna attività di security su passeggeri e bagagli.

Per quanto riguarda la parte dell’articolo relativa alla “porta allarmata aperta”, si precisa che la stessa non è allarmata, bensì dotata di comando apertura attraverso badge da poco installato e al momento del servizio giornalistico ancora non attivo, in quanto non erano stati ancora inseriti nel sistema informatico i dati dei dipendenti delle società che detengono uffici nell’area in questione.

Inoltre, la vetrata che, sempre per quanto asserito dal giornalista, darebbe accesso diretto al piazzale aeromobili, è realizzata in vetro antisfondamento così come tutte le altre vetrate presenti in aeroporto, oltretutto in posizione sopraelevata rispetto alla quota piazzale di diversi metri.

L’ingresso in area aperta al pubblico con armi ed esplosivi è realizzabile anche di giorno ed in qualsiasi aeroporto del mondo dove non esistano posti di controllo di tipo iniziale (cioè metal detector ubicati sulle porte dei terminals).

Per quanto attiene la libertà di accesso ai banchi check-in, anche in questo caso non esiste protezione fisica in quanto non prevista dalla vigente normativa.

Essi sono accessibili ma i relativi terminali (PC), ancorché “accendibili”, richiedono una password a protezione della rete.

L’attivazione dei nastri bagagli, benché inutile per perpetrare un atto terroristico, tuttavia, potrebbe essere fattibile ma senza alcuna conseguenza negativa per la security in quanto il nastro trasportatore bagagli che unisce il banco accettazioni alle spalle dell’operatore è manovrato da una centrale remota situata in area protetta ove in automatico viene effettuato il radiogenamento di quanto sullo stesso sia presente,

Inoltre, il nastro principale è, se non operativo, bloccato da saracinesche che separano land-side da air-side.

Per quanto attiene i citati accessi alla zona delle compagnie aeree (es. Alitalia office) trattandosi di aree non sensibili e, soprattutto, “non critiche”, per il cui accesso non è prescritto alcun controllo di sicurezza, la responsabilità è a carico del vettore titolare degli uffici.

Si sottolinea, inoltre, che l’aeroporto di Fiumicino ha superato tutte le ispezioni di security condotte dagli organismi di vigilanza nazionali ed internazionali:

- I.C.A.O. maggio 2005 e novembre 2007;
- U.E. maggio 2006 e febbraio 2008;



- ECAC, dicembre 2009;
- Nucleo Ispettivo Nazionale E.N.A.C., ottobre 2004 ed aprile 2005;
- T.S.A. (Transportation Security Administration - U.S.A - limitata ai vettori statunitensi) gennaio 2010, superata con notevole soddisfazione ed apprezzamento.

Per quanto riguarda la questione dei c.d. clochard si rappresenta che l'argomento è oggetto di continua attenzione da parte della locale Direzione aeroportuale e delle Forze dell'Ordine.

Sono state promosse diverse iniziative mirate a trovare una idonea soluzione, anche attraverso il coinvolgimento della Prefettura di Roma e dei Comuni di Roma e di Fiumicino nonché delle organizzazioni di volontariato.

A tal proposito è vigente sull'Aeroporto di Fiumicino l'Ordinanza n. 3 del 2000, emessa dal Direttore Aeroportuale, che disciplina l'accesso delle persone alle aerostazioni e della quale si riporta, di seguito, un estratto dell'art. 2:

Art. 2) Nelle aree delle aerostazioni e loro pertinenze aperte al pubblico possono accedere e sostare:

2.1) alla Quota Partenze:

2.1.1) i dipendenti e gli operatori aeroportuali, per lo svolgimento di attività di servizio, muniti di permesso tenuto esposto e ben visibile;

2.1.2) i passeggeri in procinto di intraprendere viaggi aerei;

2.1.3) eventuali accompagnatori di passeggeri in partenza;

2.1.4) il pubblico in genere per il tempo limitato al disbrigo di pratiche presso uffici ovvero all'utilizzazione di esercizi commerciali aeroportuali.

2.2) alla Quota Arrivi:

2.2.1) il personale di cui al punto 2.1.1);

2.2.2) i passeggeri in arrivo dopo aver svolto le formalità di frontiera, se previste, per il tempo necessario all'espletamento di eventuali operazioni proprie della stazione di arrivo;

2.2.3) il pubblico interessato a ricevere i passeggeri per il tempo necessario alla bisogna.



Per ragioni di carattere meramente umanitario, in considerazione delle condizioni meteorologiche particolarmente critiche che si sono registrate nelle ultime settimane, in analogia alle iniziative poste in essere dalla protezione civile, nonché dai Sindaci delle città interessate dal medesimo fenomeno, si è condiviso con gli Enti di Stato aeroportuali, con ADR e con la Prefettura di Roma, a parziale deroga dell'Ordinanza 3/2000, di consentire fino a cessata emergenza meteo la permanenza notturna alla categoria delle persone senza fissa dimora, garantendo comunque, con le forze disponibili, l'attività di sorveglianza, anche con l'ausilio di addetti alla sicurezza forniti dal Gestore in supporto al dispositivo di sicurezza.