



Nuove regole per la sicurezza nel trasporto aereo delle merci, ecco la certificazione che riduce tempi e costi

Il “Mittente Conosciuto”, cambio di rotta

La definitiva applicazione delle nuove disposizioni sulla sicurezza dell'aviazione civile è alle porte, anche se la pubblicazione del Regolamento comunitario nella Gazzetta Ufficiale Ue e la sua entrata in vigore risalgono a ormai tre anni fa. Tuttavia, sono ancora poche le aziende che si sono già attivate per ottenere il riconoscimento quale “mittente conosciuto”, certificazione che permette di evitare controlli di tipo screening sulle merci in partenza per via aerea.

ALESSANDRA CASTALDO E KATIA MORICHETTI, *EASYFRONTIER*

Dal 29 aprile 2013⁽¹⁾ entrano pienamente in vigore le nuove disposizioni previste dal Reg. (Ue) n. 185/2010 sulla sicurezza dell'aviazione civile: a partire da tale data tutte le merci spedite per via aerea devono essere sottoposte a controlli di sicurezza prima di essere caricate a bordo di un aeromobile.

L'esigenza di rendere ancora più sicuro il settore dei trasporti aerei trae origine dai tragici avvenimenti dell'11 settembre 2001: al fine di proteggere la sicurezza dell'aviazione civile, era necessario adottare un approccio comune, definendo i principi fondamentali delle misure da adottare (ci si riferisce al Reg. (Ce) n. 300/2008) ed adottando poi disposizioni particolareggiate (il già citato Reg. (Ue) n. 185/2010). Nella diffusa esigenza di salvaguardia, trae fondamento la necessità di sviluppare le attività inerenti tale settore mantenendo un certo grado di riservatezza.

Il controllo di *security* previsto dalla normativa è un controllo di tipo screening (controllo Rx), attuato con mezzi atti a rilevare la presenza di cosiddetti “articoli proibiti”, utilizzabili per commettere un atto di interferenza illecita che metta in pericolo la sicurezza dell'aviazione civile. Tali controlli comportano un aggravio in termini di costi e tempi. Lo stesso Regolamento prevede dunque alcune eccezioni che consentono di evitare di sottoporre le merci allo *screening*. Si tratta, infatti, di un'analisi del rischio differenziata, che comporta oneri diversi, questo perché le varie attività esercitate nel settore dell'aviazione civile non sono necessa-

riamente soggette allo stesso livello di minaccia (ad esempio, le merci possono viaggiare a bordo di aerei passeggeri o su aerei cargo dedicati esclusivamente al trasporto merci). In questo quadro, il Regolamento identifica ciascun soggetto interessato dal “sistema merci” e riporta le eccezioni al precetto fondamentale, così come riepilogate in tabella 1.

La normativa comunitaria prevede che l'Enac⁽²⁾, Autorità competente per l'Italia, rediga un proprio “Programma Nazionale per la Sicurezza dell'aviazione civile” (Pns), che definisca le responsabilità per l'attuazione delle norme fondamentali comuni e gli adempimenti prescritti per i soggetti coinvolti. Il Reg. (Ce) n. 300/2008 stabilisce che l'Autorità competente mette a disposizione le parti appropriate del Programma ai soggetti che a suo giudizio hanno un legittimo interesse a riceverle, e che i provvedimenti attuativi (e, dunque, anche il Pns), che contengono informazioni riservate sotto il profilo della sicurezza, dovrebbero essere considerati come “informazioni classificate Ue”⁽³⁾.

Volendo fornire un quadro prettamente pratico in ordine alle conseguenze che la nuova normativa avrà sul sistema dei soggetti coinvolti nella filiera della sicurezza delle spedizioni aeree, ci siamo rivolti a Fabrizio Piazza, amministratore della società Improve Srl, che si occupa di consulenza e formazione professionale in materia di sicurezza dell'aviazione civile, approfondendo con lui i temi di più diretto interesse delle aziende associate.

(1) Si tenga conto che il presente articolo viene chiuso il 12 aprile, dunque prima della definitiva applicazione della normativa. Potrebbero pertanto verificarsi diversi scenari – tra cui anche una possibile proroga, che potrebbe scattare immediatamente prima del 29 aprile.

(2) www.enac.gov.it

(3) Le “informazioni classificate Ue”, ai sensi della Decisione 2011/884/Ce, sono distribuite solo alle persone aventi necessità di sapere e che hanno ricevuto l'apposito nulla osta di sicurezza.

Soggetto	Definizione	Eccezioni
agente regolamentato (AR)	soggetto che garantisce l'effettuazione di controlli di sicurezza sulle merci	spedizione sottoposta ai previsti controlli da parte di un AR e protetta da interferenze illecite fino all'imbarco
mittente conosciuto (MC)	mittente da cui originano merci soggette a procedure conformi a norme e disposizioni comuni di sicurezza tali da consentire il trasporto della merce su aeromobili di qualsiasi tipo	spedizione sottoposta ai prescritti controlli da parte di un MC e protetta da interferenze illecite fino all'imbarco
mittente responsabile (MR)	mittente da cui originano merci soggette a procedure conformi a norme e disposizioni tali da consentire il trasporto della merce in questione su aeromobili cargo	spedizione sottoposta ai previsti controlli da parte di un MR, protetta da interferenze illecite fino all'imbarco e non trasportata da un aeromobile per il trasporto di passeggeri

Tabella 1 - Soggetti interessati dal "sistema merci" ed eccezioni previste

Dottor Piazzi, come cambia il sistema di riconoscimento dello status di "mittente conosciuto" con l'entrata in vigore della nuova normativa?

Si passa da un sistema basato su un rapporto "di reciproca fiducia" fra gli operatori, che vedeva l'agente regolamentato procedere direttamente al riconoscimento e alla designazione del mittente conosciuto mediante una "dichiarazione d'impegno" avente un anno di validità, a un sistema ove la sicurezza degli operatori passa necessariamente per il vaglio e la certificazione dell'Enac che approverà, così, lo status di mittente conosciuto. In questo aspetto risiede una delle principali novità della normativa di riferimento in fase di attuazione.

Cosa cambia, in concreto, dal 29 aprile 2013 nell'ambito dei controlli riguardanti la sicurezza?

Il sistema e il modello basato su semplici "meccanismi di fiducia" tra agente regolamentato e mittente conosciuto non sarebbe stato in grado di garantire con ragionevole certezza la sicurezza delle merci destinate al trasporto aereo. Dal 29 aprile 2013 solo le merci aeree originate da un mittente conosciuto certificato dall'Autorità competente Enac possono ottenere una sorta di "corsia preferenziale". In tal modo, le aziende possono facilitare e semplificare le loro operazioni di esportazione evitando, così, il controllo di sicurezza sulla propria merce presso i siti operativi degli agenti regolamentati e presso gli aeroporti. L'azienda, che produce e distribuisce beni destinati ad essere trasportati come merci aeree, diventa corresponsabile della sicurezza della propria merce (aerea) riducendo al contempo i tempi logistici legati alla movimentazione e riducendo notevolmente gli alti corrispettivi previsti per i controlli di sicurezza.

E cosa accadrà materialmente alle aziende che, evidentemente, non abbiano potuto certificarsi prima di quella data?

Tutte le merci aeree originate da aziende prive della certificazione in parola saranno sottoposte a controlli di sicurezza con conseguente aggravio di costi e di tempi. Però gli operatori non saranno obbligati a diventare mittenti conosciuti: si tratta solo di una semplificazione che può produrre, in modo significativo, i benefici citati in precedenza.

Qual è la situazione attuale nel nostro Paese per quanto riguarda le aziende certificate?

Dalle 00:00 del 29 aprile i mittenti conosciuti precedentemente designati dagli agenti regolamentati perdono il loro status e, qualora di interesse, dovranno provvedere alla nuova certificazione rilasciata dall'Autorità competente. È fondamentale ricordare che il termine indicato non è un termine perentorio per ottenere la certificazione: l'azienda potrà certificarsi anche dopo tale termine. Pur trattandosi di una tematica di grande interesse e valore per le imprese italiane, l'Enac stesso ha confermato che, pur avendo ricevuto numerose istanze di certificazione, sono davvero poche le aziende a essersi già attivate per ottenere in concreto tale status.

Quali sono gli step da seguire per ottenere la certificazione di mittente conosciuto da parte di Enac?

Gli operatori interessati devono presentare domanda di approvazione presso la Direzione Aeroportuale Enac competente nel territorio in cui insiste la sede legale della società richiedente. Una volta ricevuta comunicazione del suo accoglimento, il soggetto interessato, recandosi presso la Direzione Aeroportuale di competenza, potrà avere la "Guida per i Mittenti conosciuti"⁽⁴⁾, un documento riservato contenente le disposizioni necessarie al fine di poter valutare i requisiti di sicurezza previsti per l'ottenimento della certificazione in oggetto.

E una volta ottenuta la "Guida"?

L'approvazione come Mc da parte di Enac è relativa ad un sito specifico o a più siti specifici, assoggettati a una verifica in loco da parte degli ispettori dell'Autorità. Il sito operativo dovrà rispondere a determinati requisiti che garantiscano la sicurezza delle merci quali, per esempio, limitazione e controllo agli accessi al sito nonché possibilità di avere accesso alla merce aerea soltanto in capo al personale operativo che ha seguito un apposito training professionale certificato.

Ha parlato di "training", in cosa consiste e chi sono i destinatari?

Il training riguarda due tipologie di interventi presso le aziende richiedenti, tenuti da parte di Istruttori certificati Enac: una prima formazione è diretta al Responsabile del-

(4) È lo stesso Reg. (Ue) n. 185/2010 ad individuare la "Guida", rimandando ad una Decisione della Commissione non pubblicata nella Gazzetta Ufficiale dell'UE. Viene da chiedersi come la riservatezza potrà essere garantita quando la "Guida" sarà presso gli operatori. Inoltre, è on line la "Guidance for Known Consignors" del Department for Transport inglese, volta alla valutazione delle misure di sicurezza esistenti in base ai criteri richiesti per la qualifica di Mc.

la sicurezza che deve essere, pertanto, specificamente individuato. La seconda tipologia di formazione riguarda il personale operativo che, per ragioni di servizio, può avere accesso alla merce identificabile per essere successivamente trasportata via aerea. Al termine delle sessioni didattiche saranno rilasciati gli attestati di formazione che verranno successivamente controllati dall'ispettore di Enac in sede di verifica ispettiva del sito.



Fabrizio Piazza, Amministratore Delegato di Improve Srl

L'attività posta in essere dall'azienda richiedente ai fini della certificazione si limita agli adempimenti richiesti dalla "Guida": protezione del sito e formazione del personale?

No, non solo. All'azienda viene, inoltre, richiesto di predisporre un proprio "Programma di sicurezza" in cui si documentano le misure e procedure di sicurezza che si applicano all'interno del sito per garantirne la sicurezza della merce aerea. Una volta erogata la formazione, verificata la rispondenza ai requisiti della "Guida" e predisposto il Programma di sicurezza, l'azienda è pronta per richiedere l'intervento di Enac per la certificazione del sito, o dei siti operativi.

In cosa consiste l'intervento di Enac presso l'azienda? È possibile conoscerne in anticipo la durata?

L'Enac verificherà sia la rispondenza del sito a quanto stabilito nel Programma di sicurezza ed in generale dalla specifica normativa comunitaria di settore, sia l'avvenuta formazione del personale. L'attività di verifica dell'ispettore di Enac si svolgerà mediamente nel corso di una mezza giornata per ogni sito operativo coinvolto anche in ragione dell'effettiva estensione nonché delle dimensioni del sito interessato. Al termine della visita ispettiva, la Direzione Aero-

portuale Enac competente comunicherà l'esito positivo della verifica alla Direzione Centrale Coordinamento Aeroporti la quale, a sua volta, provvederà all'inserimento delle coordinate del mittente conosciuto nel "Database Ue degli agenti regolamentati e dei mittenti conosciuti". Il responsabile della sicurezza riceverà tramite posta elettronica una comunicazione contenente i "codici per l'accesso" alla banca dati citata. Soltanto dal momento dell'inserimento nel Database Ue il soggetto interessato acquisisce la certificazione di mittente conosciuto.

Dal colloquio con Fabrizio Piazza sono emerse molte informazioni preziose circa lo sviluppo della procedura di certificazione; vale però la pena di svolgere alcune ulteriori considerazioni, in particolare in merito alla rilevanza, prevista dal Reg. (Ue) n. 185/2010, della titolarità di un certificato AeO da parte del richiedente lo status di mittente conosciuto. Se ne è fatto accenno già nel precedente articolo pubblicato su L'Industria Meccanica⁽⁵⁾, con riferimento ai vantaggi indiretti della certificazione⁽⁶⁾: la legislazione nel settore dell'aviazione costituisce proprio uno dei casi di riconoscimento dello status di AeO da parte di altre Autorità diverse da quelle doganali. Nel processo di verifica, infatti, l'Enac deve considerare se il richiedente sia un soggetto certificato AeO, evitando così di gravare con ulteriori controlli sicurezza luoghi già verificati in precedenza dall'Autorità doganale.

Il Progetto Dogana Facile è a disposizione delle aziende associate per avviare le procedure per ottenere la certificazione di Mc e assiste gli operatori, con la collaborazione di partner qualificati, nelle fasi legate al rilascio della certificazione e fino all'ottenimento della stessa. □

Dogane efficienti, ANIMA al Capacity Building Committee

Easyfrontier, partner tecnico della Federazione ANIMA per il Progetto Dogana Facile, è stata invitata a partecipare alla quarta sessione del "Capacity Building Committee" della World Customs Organization (Wco, l'Organizzazione Mondiale delle Dogane - www.wcoomd.org), tenutasi a Bruxelles dal 25 al 27 febbraio 2013 con la partecipazione di rappresentanti di moltissime dogane da tutto il mondo e del settore privato.

Il "Capacity Building Committee" (Cbc) si inserisce nell'approccio strategico globale della Wco, fornendo assistenza ai suoi Membri in materia di *capacity building* e supportando le attività di assistenza alle Amministrazioni doganali nei loro sforzi di riforma e modernizzazione. A tal fine, il Cbc definisce standard per lo sviluppo delle capacità professionali, propone strumenti e iniziative per migliorare la formazione e l'assistenza tecnica, promuove il miglioramento dell'efficacia delle Dogane, favorisce lo scambio di opinioni, esperienze, ricerche e *best practice* e facilita una migliore cooperazione fra le Amministrazioni doganali, il settore privato e le organizzazioni internazionali.

Fra i numerosi temi affrontati, particolarmente sentito quello della necessità di un adeguamento delle dogane alle crescenti esigenze di fluidità del commercio mondiale, coerentemente con uno degli obiettivi prioritari del Cbc: mettere le dogane in grado di svolgere una funzione efficace ed efficiente nell'ambito della *trade facilitation*. In particolare, tematica fondamentale è il riconoscimento effettivo e concreto della certificazione AeO, questione di una certa familiarità per le aziende italiane che hanno intrapreso il processo di certificazione e che, lamentando proprio qualche difficoltà nel percepire e misurare concretamente i vantaggi derivanti dall'acquisizione dello status di AeO, sentono sempre di più la necessità che semplificazioni e vantaggi promessi dalla certificazione siano reali, effettivi e misurabili. Il tema è sentito, a quanto pare, in tutto il mondo: lamentavano, infatti, un non sufficientemente adeguato riconoscimento della certificazione anche i rappresentanti del *Private Sector* presenti ai lavori.

(5) L'Operatore Economico Autorizzato secondo la Dogana Europea, L'Industria Meccanica, 2013, 684, pp.32-35.

(6) Documento Taxud/B2/047/2011 - Rev 3 - Operatori Economici Autorizzati - Orientamenti, del 17 aprile 2012, di cui la Commissione europea ha recentemente fornito agli Stati membri le versioni linguistiche ufficiali e cui si fa riferimento a decorre dal 1° gennaio 2013.