

La sicurezza aerea é una preoccupazione mondiale.

L'ICAO (International Civil Aviation Organization), la Federal Aviation Administration (FAA), la International Air Transport Association (IATA) e la nostra Enac (Ente Nazionale per l'Aviazione Civile) continuano a emanare con grande frequenza norme per la prevenzione di attentati.

Il numero uno della Transportation Safety Administration, John Pistole (nomen omen, ovvero il destino nel nome), sentito dalla Commissione del Senato americano sui controlli troppo invasivi, ha affermato che pur tenendo conto delle istanze dei passeggeri che chiedono maggior rispetto per la loro privacy, non ha alcuna intenzione di cambiare le cose: l'intelligence, infatti, si aggiorna di continuo sulle tecniche che i terroristi continuano a sperimentare per far esplodere aerei in volo.

La nuova strategia che il ramo di Al Qaeda della penisola arabica starebbe sviluppando è quella dell'esplosivo impiantato chirurgicamente nel corpo. A tal proposito, su un sito jihadista, un sedicente chirurgo afferma di poter essere in grado d' impiantare un ordigno nel corpo di un kamikaze.

Ormai, le tecniche studiate dai terroristi sono sempre più sofisticate.

Tecniche sofisticate esigono sistemi di controllo altrettanto sofisticati, o quanto meno adeguati, ma, purtroppo, sussistono motivi di dubbio sulla impermeabilità dei dispositivi di controllo passeggeri e bagagli posti in essere nei principali scali italiani.

All'aeroporto di Milano Linate, ad esempio, imbarcarsi "sporchi", cioè senza sottostare ai controlli di sicurezza, si è rivelato, purtroppo, possibile.

Lo scorso mercoledì 21 settembre, infatti, verso le 17.30, un uomo descritto dalla cronaca come di razza bianca e sui trent'anni, con una t-shirt rossa e un paio di lunghe bermuda, ha sopravanzato nell'area dei controlli gli altri passeggeri in attesa e, con il suo trolley, è passato in maniera disinvolta sotto un metal detector non operativo, facendo perdere le sue tracce.

Facile la descrizione, molto più ardua la spiegazione. A maggior ragione perché pare che del fatto non se ne sia accorta la polizia o gli addetti alla sicurezza, ma i passeggeri in attesa dei controlli. Questi, superati con decisione dal soggetto, hanno segnalato l'anomalo episodio. Le conseguenze sono state controlli immediati sui voli in partenza, attivismo frenetico delle unità di sicurezza e blocco dell'intero scalo. I passeggeri, del resto, commentavano e ridevano a denti stretti perché, a fronte dei controlli molte volte pedanti, pareva loro impossibile che si potessero verificare questi episodi che, che al di là del lato grottesco, lasciano intendere l'esistenza di indubbi livelli di rischio per la sicurezza dei voli. Senza dimenticare che i costi dei controlli della sicurezza sono sostenuti dai passeggeri stessi e che per loro non vale la formula "soddisfatti o rimborsati".

Dopo sei giorni l'uomo è stato identificato. E' un italiano, di 39 anni, definito con certo imbarazzo uno "statale".

Era andato a Francoforte. Ma non sul volo Lufthansa bloccato sulla pista di decollo di Linate e perquisito dagli agenti della Polaria il pomeriggio del 21 settembre. Il suo aereo per la Germania, era un Alitalia, partito poco dopo il verificarsi dello spiacevole episodio. Si chiama N.T. (sono state diffuse solo le iniziali), ha 39 anni, è siciliano di Castelvetro e vive attualmente a Porto Ceresio, al confine con la Svizzera, nel Varesotto, dov'è in congedo per malattia.

Ai funzionari che gli hanno notificato le contestazioni per numerose violazioni di legge, N.T. è apparso confuso, non del tutto consapevole di quello che aveva fatto e con problemi a ricordare situazioni in termini spazio- temporali.

Il 1 ottobre lo stesso N.T., professione vigile del fuoco in congedo per malattia, probabilmente in preda a disturbo ossessivo-compulsivo, ha cercato di ripetere la pantomima di Linate ai controlli dell'aeroporto di Malpensa, ma questa volta è stato subito bloccato, ha farfugliato giustificazioni e l'ospedale di Gallarate lo ha accolto per un trattamento psichiatrico.

"All's well that ends well" come recita il titolo di una famosa commedia shakespeariana? No, purtroppo non è bene quel che finisce bene.

Non sempre i buchi nei dispositivi di sicurezza vengono sfruttati da disturbati mentali. Visto che, purtroppo esistono, perché non potrebbero approfittarne i terroristi?

Linate non ha tradizioni esaltanti in materia di sicurezza aeroportuale. Un esempio per tutti.

3 dicembre 2004 mattina. Giovanni B., 40 anni, imprenditore-commerciante di casalinghi, deve andare a Dublino per reperire una cura sperimentale per il figlio gravemente malato. "Frequent-flyer" è abituato ad aeroporti e metaldetector. Si presenta al controllo dei bagagli a mano, si sfilia il giubbotto e lo mette sopra il suo borsone che deve essere passato ai raggi X. Nel frattempo si infila sotto il metaldetector che, al suo passaggio, da un allarme. L'imprenditore retrocede e ripassa sotto il metaldetector, che fa il suo dovere: ridà un allarme. Si passa al controllo manuale e l'imputazione dell'allarme viene attribuita (superficialmente) alle bretelle del commerciante. Giovanni B. si riprende il borsone, appoggia sul braccio il suo giubbotto e si avvia all'imbarco. Consegna la carta alla hostess e sale sul pullman che deve trasportarlo all'aeromobile in partenza per l'Irlanda. Fa freddo e Giovanni B. nel reindossare il giubbotto ha un sussulto. Si accorge di avere in tasca il suo revolver Smith & Wesson 38. Il pullman raggiunge l'aereo nel piazzale. Giovanni B. sale la scala ma prima di entrare chiama l' hostess chiedendole di avvertire la polizia. Scatta l'allarme ed i controlli. La polizia stabilisce che la pistola non è stata rilevata a causa di distrazione dell'operatore in servizio. Giovanni B. viene denunciato (un' ammenda da mille euro) perché ha violato le norme che regolano l'accesso nell'area aeroportuale. I due operatori privati della sicurezza vengono sospesi.

28 settembre 2011, attori di "Striscia la notizia", hanno testato i controlli di sicurezza di cinque tra i più importanti aeroporti italiani, varcando i metal detector con una serie di armi nascoste nel bagaglio a mano: un taglierino, lamette, un coltello da macellaio, un coltello da sushi, una bottiglietta di spray al peperoncino e una pistola-giocattolo. Controlli elusi con estrema facilità. Bloccata una finta viaggiatrice che trasportava nel bagaglio a mano latte e mozzarella sottoposte a sequestro. Al lettore trarre le debite conclusioni. Il Codacons le ha tratte presentando denunce alle Procure competenti e chiedendo il licenziamento immediato degli addetti ai controlli in servizio presso gli scali interessati nei giorni in cui sono stati realizzate le riprese di "Striscia la notizia", nonché la revoca dell'incarico alle società addette ai controlli negli stessi aeroporti.

Chi scrive viaggia sovente in aereo e, di conseguenza, si sottopone con pari frequenza alle operazioni di controllo personale e del bagaglio a mano prima dell'imbarco, sia in Italia sia all'estero. Inoltre per motivi professionali si deve interessare di security aeroportuale. In un passato remoto ha dovuto dedicarsi, per un certo periodo, anche a quella specifica di Linate, sperimentando i primi apparati per controlli a raggi X, forniti, senza la dovuta sperimentazione, dalla Direzione Generale dell'Aviazione Civile, che emettevano radiazioni pericolose per controllori e controllati. Dopo verifica, sollecitata, da parte della ASL, sono stati ritirati immediatamente e, dopo notevole lasso di tempo, sostituiti con altri, conveniente collaudati, che lavorano, a minima emissione di radiazioni, sulla fotografia dell'immagine ottenuta.

All'estero, nei paesi più sensibili alla security degli scali aerei, ha riscontrato procedure molto più rigorose che non incidono negativamente sulla regolarità dei voli.

Ad esempio, in molti aeroporti, il personale della sicurezza (non in uniforme) è dislocato, ad intervalli critici della fila di passeggeri che si snoda per presentarsi ai controlli; scruta le persone, impedisce i sorpassi e tiene la gente distanziata. E' la classica tecnica israeliana: attenta osservazione comportamentale che porta ad individuare persone sospette, le quali, anche al fine di dare un segnale sintomatico, vengono invitate ad una ispezione preliminare dei bagagli.

In numerosi aeroporti italiani, invece, accade che si formino lunghe code di passeggeri eccessivamente addossate, tanto da far sorgere spontanea la domanda: quando un gran numero di persone si trova accostato ai varchi di controllo con bagagli al seguito non ancora ispezionati, è necessario salire su un aeromobile per causare una strage? Questo è uno dei tanti elementi d'imponderabilità che emergono nella fase preliminare di controllo e che occorrerebbe valutare con maggiore attenzione.

Esaminando l'area del controllo nel suo complesso, insorge altra osservazione. I controllori, gestiti dall'ente aeroportuale o dipendenti da un ente terzo, in possesso dei requisiti stabiliti dall'art 5 del Decreto ministeriale 85/99, sono spesso troppo vicini tra loro, con pericolo d'intralcio e di malintesi. Tale inconveniente, assommato alla routine delle operazioni, potrebbe generare distrazioni ed inconvenienti anche gravi. Pertanto si ritiene che sarebbe meglio stabilire, operativamente, più livelli di verifica, distanziati, con operatori intercambiabili e scrupolosamente addestrati, che si possano controllare a vicenda e che dispongano di un buon arco di visuale dell'area del check-in. Il fattore di intercambiabilità e di avvicendamento frequente delle funzioni di controllo è indispensabile per mantenere alto il livello dell'attenzione.

L'ultima barriera dell'area di controllo, presidiata dalle Forze dell'Ordine cui è demandata la supervisione del servizio, dovrebbe essere posizionata dietro una barriera fisica, difficilmente superabile, dotata di congrui varchi di uscita attraverso i quali i passeggeri possano raggiungere direttamente i gates d'imbarco. Ogni varco dovrebbe essere dotato di telecamera a colori, ad intelligenza distribuita, in modo che, qualora dovesse interrompersi la comunicazione con la centrale, la telecamera continui a funzionare con il suo buffer di memoria, registrando localmente gli eventi con immagini ad alta risoluzione, ricche di particolari ed immediatamente consultabile. Questo sistema è in grado di evolvere nel tempo, aggiornando semplicemente i software a bordo camera da centrale operativa.

Infine, sarebbe indispensabile che i protocolli operativi cambiassero con una certa frequenza, contestualmente all'evoluzione delle dinamiche del rischio.

La sorpresa è la regola, la routine non esiste ed il personale deve essere scelto con estrema cura ed addestrato senza soluzione di continuità.

GB