

UNA BLACK LIST PER GLI AEROPORTI?

Dunque è confermato che l'Airbus 321 della compagnia russa Metrojet il 31 ottobre scorso è precipitato per l'esplosione di una bomba a bordo. (1) Continua quindi la serie delle tragedie dell'aria dovute ad atti ostili contro l'aeromobile. (2)

All'indomani dell'incidente al volo Northwest 253 Amsterdam-Detroit, 25 dicembre 2009, allorché un passeggero tentò di innestare un congegno esplosivo nascosto sotto la sua biancheria intima, venne deciso di dotare gli aeroporti di body-scanner e qualcuno disse che ormai si era arrivati al "passeggero nudo". In precedenza vi era stato il caso di "shoe-bomber" (dicembre 2001) e i passeggeri che si imbarcavano sui voli da e per gli Usa venivano invitati a togliersi le scarpe. Ormai, parlando di possibilità di portare a bordo un congegno esplosivo, bisogna prendere atto che a livello di **controllo-passeggeri** oltre non si può andare.

Scendendo sul fronte delle **compagnie aeree** anche queste sono soggette a stringenti controlli per valutare la loro organizzazione dal punto di vista della *safety*. Tutti sappiamo della black list della UE, a questo programma dobbiamo aggiungere l'International Aviation Safety Assessment (IASA) della FAA nonché la IOSA (Iata Operational Safety Audit) della Iata: programmi in base ai quali viene valutato il grado di sicurezza raggiunto da ogni compagnia aerea adottando eventualmente misure restrittive nei confronti di quei vettori reputati non sicuri.

Passeggeri e compagnie aeree sono quindi sotto continua osservazione, ma c'è un fronte che rimane scoperto: quello della **sicurezza presente negli aeroporti** dei cinque continenti. Valutando questo aspetto si attraversa un confine lasciando il terreno della *safety* ed entrando in quello della *security*. Indubbiamente controllare passeggero e bagaglio nel momento del pre-imbarco è già parte della security, ma essa è ben lungi dall'esaurirsi in questo passaggio. Quando un aereo parcheggia in un aeroporto ha bisogno di quella assistenza che viene chiamata *handling* per svolgere la quale la maggior parte delle compagnie aeree si avvale di personale di altre società. Il personale in questione può appartenere alla società che gestisce l'aeroporto o a società terze le quali sono entrate sul mercato grazie alla *liberalizzazione dei servizi a terra*. Ciò significa che operazioni di catering, pulizia, carico e scarico bagagli, flight dispatcher ed ogni altra necessità non possono prescindere dal far entrare a bordo dell'aereo personale estraneo alla compagnia, ovvero alle dipendenze di terzi. Con i tempi che corrono la domanda sorge spontanea: come essere certi che sotto questo fronte e durante queste operazioni qualcuno non riesca a piazzare un ordigno esplosivo all'interno dell'aereo?

Il 18 febbraio 2013 all'aeroporto internazionale di Bruxelles otto uomini travestiti da poliziotti hanno rubato da una stiva di un Fokker 100 di una compagnia aerea elvetica che era parcheggiato sullo scalo un bottino di diamanti valutato intorno ai 38 milioni di euro. Gli uomini avevano con se anche fucili Kalashnikov fortunatamente non usati. In quella occasione qualcuno disse che si trattava di un "inside job". E' solo un esempio, forse fra i più eclatanti, dei non pochi fatti di cronaca nera che possono avvenire all'interno del perimetro aeroportuale, non dimenticando di certo i ricorrenti casi di manomissione e furti fra i bagagli dei passeggeri.

Tanti controlli fatti sul passeggero e sul suo bagaglio, ma se ad esempio qualcuno dal di fuori del perimetro di un aeroporto lascia cadere attraverso la rete di recinzione un ordigno che viene poi raccolto da un addetto aeroportuale, come impedire che lo stesso venga poi lasciato all'interno della stiva di un aereo

ove sono ammassati bagagli e pallet o addirittura all'interno della cabina passeggeri? Sicuramente non è che manchino i posti ove nascondere, e ricordiamo inoltre che nell'ambito dell'attuale economia dei costi operativi delle aerolinee, il *turn-around* viene fatto "di corsa" in tempi ridottissimi e non vi è certo il tempo per i piloti e attendenti di cabina di controllare "visivamente" tutti i dipendenti chiamati a svolgere le operazioni che riguardano l'handling.

Se i terroristi sono arrivati a tentare di abbattere aerei con tentativi come quelli da noi sopra ricordati di esplosivo nascosto nella suola delle scarpe o sotto la biancheria intima, una operazione come quella da noi descritta può considerarsi davvero una "passeggiata".

Dopo la tragedia di Germanwings, le compagnie aeree hanno deciso di adottare la politica di "mai più una sola persona all'interno del cockpit" ma per quanto riguarda la possibilità di affiancare ad ogni dipendente aeroportuale una guardia del corpo per controllare le sue azioni quando esso svolge i suoi compiti sarà pressoché impossibile. Tuttavia è indubbio che per quelle compagnie che si sentono "a rischio" è questo un passaggio obbligato che potrebbe essere assicurato con la presenza sugli scali considerati critici di proprio personale addetto alla sicurezza delle operazioni. Ciò si rifletterà su un aumento delle *security charges* ma ormai i passeggeri sono abituati al fatto che su talune tratte le cosiddette tasse "aeroportuali" finiscono per superare la stessa tariffa: è questo un paradosso dell'attuale mondo delle compagnie aeree.

Per la Iata e l'Icao il prossimo *step* da considerare è quello di assicurare la "sterilità" dell'ambiente aeroportuale nella fase che riguarda le operazioni a terra, e su questo specifico aspetto una black list degli aeroporti a rischio non stonerebbe affatto.

(1) Secondo notizie di fonte russa l'esplosivo consisteva in circa un chilogrammo di TNT

(2) Sull'argomento vedere la nostra Newsletter n. 21 del 4 novembre scorso "*Perché cadono gli aerei*"