

Alcune Riflessioni sui **BODY SCANNER**

Luigi Cola – Istruttore certificato ENAC

Le recenti notizie riferite all'introduzione di apparecchiature *Body Scanner* (BS) per il controllo di passeggeri in partenza dai maggiori aeroporti nazionali sollecitano particolari riflessioni da parte di chi, addetto alla formazione del personale della *security* aeroportuale, dovrebbe saper ben illustrare i migliori criteri di funzionamento degli apparati in questione, al fine di ottimizzare il risultato strumentale che i *body scanner* potrebbero garantire, atteso che, naturalmente, si tratta di tecnologia avanzata ed estremamente innovativa.

Infatti, l'Autorità competente – ENAC, in relazione alle sue prerogative istituzionali avrebbe dovuto indicare, all'indomani delle dichiarazioni rese dal Ministro Matteoli¹ circa l'acquisto di 10 *body scanner* per gli aeroporti nazionali, le procedure ed i criteri addestrativi, ivi compresa la durata dei corsi di formazione necessari per abilitare gli addetti alla sicurezza aeroportuale all'uso di tali sofisticati nuovi apparati. Ritengo infatti, che primi tra tutti gli istruttori certificati ENAC dovrebbero essere informati e formati circa le procedure ritenute più idonee sul corretto utilizzo del *Body Scanner*. Intendendo dire che, essendo gli istruttori certificati ENAC gli unici che al momento, nel rispetto della normativa nazionale ed internazionale, possono erogare corsi in materia di sicurezza dell'aviazione civile, eventuali training svolti da organismi o soggetti non aventi tale qualifica non potranno venire riconosciuti dall'ENAC stesso. Pertanto, il training svolto direttamente dai costruttori di tali apparati, difettando della conoscenza delle abilità proprie riconosciute dall'ENAC ai suoi istruttori certificati, non fornirebbe adeguata garanzia di qualità ed efficacia nei controlli essendo i costruttori privi, o peggio ignari, del complesso delle procedure e delle tecniche operative specifiche che l'Autorità nazionale competente e quella europea hanno inteso delineare in questi anni.

1

1

sabato 9 gennaio 2010 15:28

ROMA (Reuters) - *I primi body scanner negli aeroporti italiani saranno installati fra due mesi.*

Lo ha detto oggi il ministro dei Trasporti Altero Matteoli.

Entro il mese di marzo i primi dovrebbero essere insediati. Dipende da tempi di consegna", ha detto il ministro intervistato in tv.

Il governo e l'Ente nazionale aviazione civile hanno detto giovedì scorso che i macchinari, in grado di passare ai raggi X il corpo umano per individuare eventuali esplosivi o sostanze pericolose, sarebbero stati attivi negli scali di Fiumicino, Malpensa e Venezia entro tre mesi.

Dopo il fallito attentato su un volo da Amsterdam per Detroit il giorno di Natale, diversi paesi, inclusi gli Usa, la Francia e la Gran Bretagna, hanno deciso di installare i *body scanner*, nonostante le preoccupazioni di alcuni esperti per la violazione della privacy e i possibili effetti delle radiazioni sulla salute.

Come in altri paesi, anche in Italia i macchinari verranno utilizzati sui voli ritenuti maggiormente a rischio sicurezza.

Il prossimo 21 gennaio, sulla base delle valutazioni del comitato, l'Italia deciderà che tipo di apparecchiatura acquistare.

L'Enac ha al momento a disposizione un fondo di 2 milioni di euro che il ministro Matteoli ha autorizzato a usare per l'acquisto dei *body scanner*, il cui costo oscilla tra i 100 e i 200.000 euro l'uno.

Da altra parte, nessuna indicazione operativa è stata sinora fornita circa l'ubicazione che tale strumento dovrebbe avere nell'ambito delle aree aeroportuali interessate al transito dei passeggeri (postazioni di controllo centrali, oppure meglio se ai *gate* d'imbarco), ed alle procedure tattiche-operative da delineare per contenere eventuali reazioni da parte di malintenzionati.

Si ritiene infatti, che qualora dovessero essere installati solo alcuni Body Scanner nell'ambito di un aeroporto, al fine di ottimizzare le qualità che tali controlli garantiscono, il posizionamento naturale per tali apparati non potrà che essere a ridosso dei gate d'imbarco con previsione di attraversamento da parte di tutti i passeggeri; una formula diversa vanificherebbe l'apporto strumentale di apparati così costosi.

Infatti, appare quanto mai incomprensibile (inutile?) una procedura di attuazione di controlli al Body Scanner presso le postazioni centrali di controllo in quegli aeroporti che di fatto non consentono una separazione dei flussi dei passeggeri (sensibili/non sensibili) che, dopo aver subito il controllo al Body Scanner sono liberi di mischiarsi con altri passeggeri non sottoposti a tale misura o, peggio, imbarcanti su voli non ritenuti sensibili e, quindi, sottoposti a generali misure di sicurezza previste dal Programma Nazionale di Sicurezza per le situazioni di normalità.

Diversamente, una valutazione da parte delle Autorità competenti di installare i Body Scanner presso le postazioni centrali di sicurezza avrebbe senso solo se la presenza di tali sofisticate strumentazioni andasse a sostituire integralmente (ovvero per interi terminal ove operano i vettori sensibili) la presenza dei portali Metal Detector; in tal caso dovranno prevedersi, però, investimenti molto più consistenti sia per la fornitura, sia per le manutenzioni.

2

Peraltro, con le disposizioni normative di cui al Regolamento (CE) n. 820 dell'8 agosto 2008, la Commissione della Comunità Europea ha stabilito all'art. 4, intitolato "Nuove metodologie e procedure tecniche", - "Gli Stati membri possono autorizzare metodologie e procedure tecniche per i controlli di sicurezza diverse da quelle previste nell'Allegato, a condizione che tale metodologia o procedura:

- a) Sia utilizzata al fine di valutare un nuovo modo di effettuare i controlli di sicurezza in questione; e
- b) Non pregiudichi il livello complessivo di sicurezza raggiunto."

La **procedura di autorizzazione da parte della Commissione europea**, illustrata ai commi successivi del medesimo art. 4 rende evidenza al fatto che, nei tempi ipotizzati dalla norma (almeno nei tre mesi successivi dal ricevimento della richiesta scritta) lo Stato membro possa avviare l'introduzione della nuova metodologia o procedura di controllo di sicurezza **a fini sperimentali**, significando che il periodo di valutazione della sperimentazione potrà essere di 18/30 mesi, prima che tale metodologia o procedura possano essere approvate dalla Commissione europea, che comunicherà agli altri Stati gli esiti e lo stato di avanzamento della valutazione effettuata in Italia da Enac.

In sostanza potranno essere sottoposte a procedura di controllo solo quelle persone che forniranno il loro consenso all'atto del controllo (certamente non i criminali o i terroristi, in linea con quanto accaduto il 25 dicembre scorso all'aeroporto di Amsterdam-Schipol quando Umar Farouk Abdulmutallab ha tentato di far saltare in aria il volo Amsterdam-Detroit, facendo detonare dell'esplosivo nascosto nelle mutande e sfuggito ai controlli).

Senza voler entrare nei dettagli tecnici costruttivi riferiti al sistema usato da tali apparati (onde millimetriche attive o passive, oppure *X-ray*), giova evidenziare che all'atto dell'avvio della sperimentazione in questione, dovrebbero essere in coscienza risolte le questioni inerenti:

1. Il profilo personale (assenza di deviazioni caratteriali e/o sessuali?) ed il percorso formativo degli addetti alla sicurezza da abilitare all'uso del *body scanner*;
2. La valutazione di allestire la sala di controllo dell'apparato BS ad una distanza adeguata dal luogo ove si svolge il controllo, al fine di garantire una adeguata *privacy* del passeggero evitando, così, associazioni dirette tra immagine "a nudo" e la persona;
3. Gli ambienti della *control room* dovrebbero essere monitorati nell'accesso affinché solo ed esclusivamente gli addetti all'analisi delle immagini possano accedervi e nel numero minimo possibile – in ragione del numero di apparati BS installati;
4. Individuazione di una procedura di comunicazione efficace tra l'agente addetto alla *control room* e gli operatori esterni addetti al controllo specifico;
5. L'area in cui avverrà il controllo dovrà essere video sorvegliata con registrazione delle immagini inerenti la procedura di controllo;
6. Il personale addetto ai controlli specifici sulla persona dovrebbe avere attribuzioni giuridiche adeguate alla procedura di ispezione corporale (agenti di pg, personale medico?);
7. Predisposizione di una area di breve attesa per i passeggeri in attesa di riscontro sulle immagini del proprio corpo;
8. Prevedere l'oscuramento del volto della persona oggetto di controllo al BS;
9. La sala destinata al controllo specifico dovrebbe essere adeguatamente arredata per consentire la spogliazione e la vestizione dei passeggeri interessati dal controllo;
10. Le immagini gestite dal sistema BS dovrebbero cancellarsi automaticamente dopo alcuni minuti dal controllo, qualora non siano rilevati oggetti pericolosi, mentre dovrebbero essere gestibili su supporti esterni autorizzati, le immagini relative ai passeggeri che sono stati trovati con indosso oggetti proibiti;
11. Dovrebbe essere previsto un emendamento alle previsioni di cui alla scheda nr. 1 del PNS, per stabilire gli ambiti funzionali, le procedure di selezione e di controllo, nonché le percentuali di passeggeri da sottoporre a controllo;
12. Dovrebbero essere definiti dall'Autorità competente i c.d. "elementi di sospetto" che consentano di indirizzare certamente verso il controllo BS un passeggero sospetto;
13. Una eccezionale criticità viene peraltro evidenziata con riferimento alle contromisure tattiche che dovrebbero essere approntate dalle Forze di polizia sul luogo della selezione del passeggero e, quindi, sul luogo ove avverrebbe il controllo, che a nostro giudizio

dovrebbe essere prossimo al *gate* d'imbarco. Infatti, appare di tutta evidenza che, qualora il passeggero (terrorista) sia riuscito a superare i controlli di sicurezza presso le postazioni centrali (controlli a cui sono sottoposti TUTTI i passeggeri in partenza) e venisse indirizzato verso il sistema *body scanner* che evidenzierà certamente il suo possesso di speciali armi (amagnetiche) o di esplosivi non rilevati al *metal detector*, si ha motivo di ritenere che dovranno prevedersi particolari reazioni da parte del terrorista, riassumibili nelle seguenti ipotesi:

- a) reazione violenta su altri passeggeri, con possibile presa di ostaggi,
- b) fuga verso la sala transiti, con intenzione di superamento delle postazioni dei controlli di sicurezza, mediante un esodo contrario a quello previsto per gli altri passeggeri,
- c) minaccia od introduzione illecita a bordo del velivolo parcheggiato a *finger* (ovvero autobus, qualora l'aereo si trovi a piazzola remota),
- d) cattura illecita di aeromobile/autobus a terra,
- e) esplosione al *gate*, ovvero a bordo di aeromobile/autobus in permanenza di imbarco di altri passeggeri.

Un possibile contenimento delle particolari situazioni ipotizzate nei precedenti punti potrebbe essere riscontrato qualora venisse nuovamente previsto il **Profiling del passeggero**, nell'ambito delle misure di sicurezza elencate nella scheda n. 4 del PNS.

Al fine di contenere i tempi necessari per l'analisi delle immagini, si ritiene auspicabile prevedere una integrazione dei monitors di controllo con demoltiplicazione delle immagini di passeggeri diversi su più postazioni di analisi; un adeguato numero di screeners distribuito su più postazioni di analisi dell'immagine, consentirebbe di fluidificare il transito dei passeggeri siano essi ai gate, siano essi alle postazioni centrali di controllo.