

Carta d'imbarco elettronica:

il problema dei voli sensibili

di **Fabrizio Piazza**, Direttore corsi
Security Training Project srl



L'obiettivo fondamentale cui tendono tutte le misure di sicurezza previste dal Programma Nazionale di Sicurezza aeroportuale è chiaramente indicato all'inizio di ogni scheda del Programma stesso: *"prevenire l'introduzione illecita a bordo degli aeromobili adibiti al trasporto passeggeri di armi, ordigni esplosivi, articoli pericolosi ed ogni altro oggetto in grado di causare una grave turbativa al normale svolgimento del traffico aereo civile"*.

A fronte di un obiettivo così ambizioso, sui medesimi documenti normativi, addirittura sulla scheda nr. 4 "Misure di sicurezza per potenziali esposizioni a rischio e per voli sensibili", viene contestualmente precisato che "le misure di sicurezza destinate ai voli sensibili devono essere applicate sugli aeroporti italiani tenendo conto, per quanto possibile, dell'esigenza di non compromettere la funzionalità operativa del trasporto aereo".

Con riferimento a questo quadro normativo ed in relazione ad altre Circolari dell'ENAC - EAL 08/2003, sono state delineate procedure di utilizzo dei biglietti elettronici per i voli di linea tenendo conto dell'esigenza ormai ineludibile di far ricorso ai moder-

ni sistemi telematici anche per le modalità di vendita dei biglietti di viaggio.

Rispetto alla data di emissione della citata Circolare, l'espansione di Internet ha indotto numerose compagnie aeree ad estendere l'uso della rete informatica anche alle procedure di accettazione e conseguente rilascio della Carta d'imbarco, che verrebbero stampate direttamente in proprio dal passeggero.

In considerazione degli evidenti vantaggi derivanti dall'applicazione della nuova procedura sia per i passeggeri, che vedono dimezzati il tempo di presentazione e di permanenza in aeroporto, sia per il notevole snellimento del flusso di viaggiatori all'interno degli scali, sia per la semplificazione delle emissioni dei biglietti da parte delle compagnie aeree, l'ENAC dovrebbe intendere positivamente e senza riserve tale iniziativa dandone impulso e previa rassicurazione della puntuale attuazione delle misure di sicurezza previste.

Va evidenziato come Internet e le altre applicazioni tecnologiche consentano oggi di conoscere in tempo reale l'andamento dei titoli di borsa, il proprio conto corrente con possibilità di emissione di pagamen-

ti e di riscontro di accrediti, di prelevare denari da sportelli automatici (bancomat), di sporgere denunce, di richiedere certificati anagrafici, ecc., così come, da qualche tempo a questa parte, anche delle Carte d'imbarco elettroniche, note anche come *Home Printed Boarding Pass*.

Di cosa si tratta

La procedura offre la possibilità ai passeggeri che lo desiderano di effettuare le operazioni di accettazione via Internet e di stamparsi la relativa carta d'imbarco presso l'ufficio o presso la propria abitazione.

Tale carta d'imbarco, pur essendo di formato A4, contiene tutte le informazioni che sono contenute nelle carte d'imbarco rilasciate al check-in dell'aeroporto, compreso un codice a barre avente lo scopo di evitarne le falsificazioni (riscontrabili al gate d'imbarco dal personale di compagnia, che certamente è in grado di avvedersi della differente natura della carta d'imbarco).

La funzione di stampa della carta d'imbarco viene abilitata dal sistema elettronico a seguito di una specifica procedura che prevede:

- l'inserimento dei dati del soggetto, mediante procedura di LOGON on-line attestata ai terminali delle compagnie aeree;
- assegnazione di un ID number, con il quale il passeggero potrà completare la sua prenotazione on-line e successivamente, se lo desidera, effettuare l'accettazione. Solo chi è in possesso di quell'ID number può avere accesso al PNR ed effettuare il check-in on-line;

Il sistema di accreditamento on-line è identico a quello che per altri scopi viene utilizzato anche dalle banche nazionali sia per il sistema c.d. Bancomat, sia per i servizi di Conto Corrente on-line; sistema quest'ultimo, che consente al correntista di disporre dal proprio ufficio o dalla propria abitazione di bonifici, pagamenti vari, MAV, ecc..

Modalità

Passeggeri aventi diritto:

- possessori di ogni tipo di biglietto,
- con più di 18 anni,
- possessori di biglietto di tratta singola o multi tratta della compagnia aerea, ovvero di altro volo in franchising,
- in coincidenza su tratta di andata o di ritorno su volo della stessa compagnia.

Passeggeri non aventi diritto:

- Gruppi di persone (salva l'ipotesi che ciascuno di loro per conto proprio si avvalga della procedura di *Home Printed Boarding Pass*). Quindi, con il sistema on-line è possibile solo prenotare il viaggio e non certo richiedere l'emissione della carta d'imbarco, che invece sarà stampabile solo per il titolare dell'ID number,
- Ogni prenotazione richiesta a favore di bambini con meno di 18 anni di età, ovvero di enfants,
- Passeggeri che viaggiano su voli non di linea,
- Passeggeri in standby, o non confermati,
- Minori non accompagnati.

Procedure di sicurezza

Il capitolo 3.3.3. della scheda nr. 1 del PNS stabilisce che *"le società che intendano avvalersi della procedura di accettazione via internet dovranno presentare apposita richiesta alla Direzione Aeroportuale interessata, che autorizzerà previa verifica della puntuale attuazione delle prescrizioni riportate nell'Allegato B."*

I passeggeri che usufruiranno del servizio on-line della stampa della carta d'imbarco non sono esonerati dai controlli di sicurezza e di frontiera. Per tale motivo:

- i passeggeri con bagaglio da registrare dovranno necessariamente espletare le operazioni presso un banco accettazione dedicato;
- i passeggeri con solo bagaglio a mano potranno avviarsi direttamente al gate, esibendo ai canali di controllo di sicurezza la carta di imbarco stampata in proprio via internet;
- presso le porte di imbarco, il riscontro della titolarità del documento di riconoscimento con la carta d'imbarco in formato elettronico dovrà essere effettuato in modo sistematico; a tale riguardo è necessario che il personale addetto alle operazioni di imbarco rice-

va una formazione specifica e di quest'ultima circostanza dovrà esserne rilasciata apposita attestazione da parte di un istruttore di security certificato ENAC.

Preme precisare che al gate d'imbarco, i passeggeri che fruiscono di tale procedura sono facilmente individuabili, in quanto esibiscono una carta d'imbarco formato A4, di evidenti dimensioni e colori diversi rispetto alla carta di imbarco che viene rilasciata ai banchi di accettazione, su cui, tra l'altro, è impressa invece la denominazione sociale della società di Gestione.

Nei casi invece in cui il passeggero viaggia con bagaglio da registrare (da stiva), dovrà necessariamente presentarsi ad un banco di accettazione dedicato per consegnare il proprio bagaglio, che verrà così etichettato ed avviato ai previsti controlli, mentre sulla *home printed boarding pass* verranno applicati i noti tagliandi che consentiranno al passeggero stesso di ritirare il bagaglio registrato allo scalo di destinazione.

Tale procedura è oggi attuata da numerose compagnie in tutti i maggiori scali europei, in Inghilterra, in Israele ed in numerosi altri scali mondiali.



Fin qui tutto bene, se non fosse per il fatto che: *“la possibilità di utilizzo del servizio di stampa on-line della carta di imbarco è esclusa per i passeggeri dei voli definiti ‘sensibili’ ai sensi della scheda n.4 del Programma Nazionale di Sicurezza e per i quali siano state disposte misure di sicurezza aggiuntive sui passeggeri medesimi.”*

L’inserimento di tale prescrizione incide negativamente sia sulle regole di concorrenza tra le compagnie aeree che utilizzano tale procedura per i voli diretti in scali “non sensibili”, quale facilitazione per i loro passeggeri, sia sul fatto che si è trasformata una “facilitazione” per il passeggero in un aggravio di procedura che va a configurarla in una misura di sicurezza.

In sostanza, a fronte degli obiettivi previsti dalle schede del PNS (evitare l’introduzione di armi ed esplosivi a bordo degli aeromobili ...) si è ritenuto - non a ragione - che viaggiare con una *home printed boarding pass* costituisca un pericolo per la sicurezza; pericolo che, altrimenti, verrebbe compensato, nella logica del legislatore, con la previsione che un riscontro tra il nominativo della carta d’imbar-

co con il documento di riconoscimento del passeggero, magari operato da un operatore di check-in assunto a tempo determinato, possa “sanare” tale attuale iniziativa delle compagnie aeree sensibili, con la previsione che il riconcilio documentale debba essere effettuato prima dei controlli di sicurezza, mediante personale specificamente incaricato.

Ma dimentica il legislatore che la “normale procedura” prevede che tutti i passeggeri in partenza su vettori sensibili debbano sottoporsi sia ai controlli di sicurezza (soddisfacendo in questo modo l’obiettivo del PNS), sia ai controlli di frontiera svolti dalla Polizia.

In linea con le previsioni di cui al 3.2.2 della scheda nr. 1, peraltro, l’accesso ai controlli di sicurezza è consentito solo ai passeggeri che esibiscono, tra gli altri titoli di viaggio, la *home printed boarding pass*; l’onere della verifica del possesso del titolo di viaggio, stante tale previsione, incombe in capo al personale addetto ai controlli di sicurezza e non certo in capo alle compagnie aeree “sensibili” che, come intenderebbe l’ENAC, dovrebbero verificare la riconciliazione documentale prima dei controlli di sicurezza, presso un banco di accettazione dedicato!

Peraltro, si dimentica che il personale di polizia di frontiera, all’atto dei controlli istituzionali, è tenuto a verificare oltre al documento valido per l’espatrio, anche il possesso della carta d’imbarco e, quindi, anche la concordanza del nominativo su di essa stampato con il nominativo riportato sui documenti di riconoscimento esibiti (solo il rispetto di tale procedura giustifica l’espatrio; altrimenti ogni persona munita di passaporto potrebbe entrare nelle aree sterili sensibili esibendo il solo passaporto!).

Infine, nell’auspicare una compiuta revisione della materia relativa alla *home printed boarding pass* nel corpo del prossimo emenda-

mento alla scheda nr. 4, nella logica di riconoscere tale procedura di accettazione come una facilitazione e non un problema per il passeggero (che non avrebbe in fondo alcun interesse o convenienza a stampare la carta d’imbarco a casa se in aeroporto venisse poi sottoposto a maggiori controlli rispetto a chi invece fa accettazione in aeroporto), si richiama l’attenzione sull’opportunità che presso il gate d’imbarco la verifica della concordanza dei nominativi della carta d’imbarco e dei documenti di riconoscimento venga eseguita da personale che abbia seguito uno specifico corso di formazione con riferimento ad elementi di falso documentale.

Presso il gate d’imbarco, quindi, sarebbero giustificate misure specifiche e sistematiche di controllo, oltre che documentale, anche fisico sul passeggero e sul suo bagaglio a mano, a prescindere dalle campionature disposte dalle Autorità in fatto di hand search.

D’altro canto, anche dal “verbo” dell’ICAO si evince chiaramente quale sia l’intendimento principe dell’aviazione civile: consentire e favorire costantemente estensioni migliorative del settore cercando di mantenere intatto un duplice aspetto, quale efficienza e regolarità da un lato e sicurezza dall’altro. Una equilibrata soluzione di compromesso tra sicurezza ed efficienza dovrebbe essere massima espressione e peculiarità del trasporto aereo.

Tali principi possono essere opportunamente parafrasati, assumendo un importante significato, in questa specifica procedura di accettazione, da intendersi pertanto come chiara manifestazione di mediazione di due antitetici propositi: evoluzione migliorativa delle procedure e velocità delle operazioni da un lato, e garanzie di sicurezza dall’altro.

14



Corso ENAC di "Auditing per safety manager": qualche dubbio?

Roma. A marzo parte un corso della durata di tre giorni condotto da ENAC sulle *tecniche di Auditing e dei sistemi di reporting*, rivolta alla figura del Safety Manager del gestore aeroportuale prevista dalla Circolare APT-22.

Il corso, si legge nell'informativa, "è rivolto al personale tecnico/direttivo, dotato dell'autorità e dell'autonomia necessarie all'espletamento delle funzioni e delle responsabilità attribuite per verificare la conformità del sistema SMS alle indicazioni della Circolare ENAC APT 22."

Al termine dell'attività formativa sarà effettuata una valutazione dell'apprendimento; l'esito positivo di tale valutazione costituirà condizione sufficiente per il soddisfacimento del requisito di "adeguata conoscenza dei sistemi di reporting e delle tecniche di auditing da parte del safety manager" richiesto dalla APT-22. A chi supererà la prova finale di valutazione verrà consegnato un attestato di partecipazione che di fatto darà titolo a ricoprire la posizione di safety manager all'interno delle società di gestione aeroportuale da cui dipende.

Pare tuttavia quanto meno anomalo che attraverso un corso (a pagamento) effettuato dall'ente deputato poi a svolgere i controlli in veste di auditor, si qualificano i dipendenti delle società che lo stesso ente dovrà poi controllare.

In questo modo l'ENAC non si pone forse nel doppio ruolo di "certificatore" (in realtà attestatore, ma è ben chiaro che un attestato istituzionale ha un peso più importante di altri) e di "controllore" di una stessa figura, nata peraltro proprio da una circolare dell'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile?



Security Training Project s.r.l. organizza ed eroga corsi di formazione professionale in materia di sicurezza pubblica e privata, con particolare riferimento ai corsi previsti dal **Programma Nazionale di Sicurezza aeroportuale**. I corsi sono tenuti da istruttori certificati ENAC/ICAO e sono rivolti alle seguenti figure professionali, secondo programmi e durata previsti dall'attuale normativa:

- Direttori tecnici delle imprese di sicurezza e delle direzioni security delle società di gestione aeroportuale;
- Personale addetto ai controlli di sicurezza ex Artt.2 e 3 DM 85/99;
- Personale che utilizza apparecchiature x-ray, rilevatori di metalli e di esplosivi.
- Supervisor;
- Responsabili centrali e Referenti locali della Sicurezza delle compagnie aeree;
- Personale di scalo e di volo delle compagnie aeree;
- Personale della società di handling;
- Personale delle società di spedizione;
- Personale delle società di catering;
- Altro personale aeroportuale;

Sessioni formative sono organizzate anche per addetti alla sicurezza portuale, stewart per manifestazioni sportive e per guardie giurate degli istituti di vigilanza.

**"Conoscenza,
esperienza,
professionalità"**