

## La sicurezza dei voli ed il Body Scanner

Gianfranco Bonfante Direttore Generale Centro Studi ItaSForum

In assenza di interpretazione univoca, il terrorismo può essere definito una forma di lotta politica impostata su una successione di azioni clamorose, violente e premeditate (attentati, omicidi, stragi, sequestri, sabotaggi, ecc.) ai danni di Stati, gruppi etnici o fedi religiose. In genere, le azioni terroristiche hanno per scopo principale non tanto eventi mortiferi e distruzione, quanto, piuttosto, la risonanza mediatica che le azioni stesse generano. Pertanto tra i loro obiettivi vi sono: la destabilizzazione dello status quo, sfruttando al massimo i mass-media come cassa di risonanza per amplificare le azioni, generare un mito e un alone di potenza, funzionale sia all'arruolamento di proseliti che a generare disorientamento e confusione tra i diversi Stati, le rispettive normative ed i presidi tecnici antagonisti impiegati.

Ma il traguardo massimo del terrorismo è la generazione di radicali mutamenti giuridico-sociali in quanto la tutela della sicurezza può traslare in secondo piano la sfera della libertà dei cittadini ed il diritto alla [privacy](#). Il PATRIOT Act, acronimo di *Uniting and Strengthening America by Providing Appropriate Tools Required to Intercept and Obstruct Terrorism Act of 2001*, legge federale statunitense, emanata dal presidente degli Stati Uniti [George W. Bush](#) all'indomani dell'attacco alle Torri Gemelle, ha sospeso l'[Habeas corpus](#), i diritti fondamentali del popolo degli Stati Uniti, sollevando polemiche e contrasti infiniti e ritocchi continui alla legge.

Il Terrorism Act del 2006, votata dal [Parlamento del Regno Unito](#) come risposta a una minaccia terroristica senza precedenti espressa negli attentati nella metropolitana di Londra del [7 luglio 2005](#), ha incontrato la forte opposizione di molti cittadini che l'hanno reputata non solo indebita restrizione per le libertà civili, ma anche terreno fertile per alimentare il rischio terroristico in quanto dava la possibilità che persone innocenti potessero essere incarcerate per 90 giorni, incentivando sentimenti di rivalsa. La legge ha provocato anche la prima sconfitta politica di [Tony Blair](#). E' realtà che, in Gran Bretagna, tra i 1047 islamici inquisiti dopo l'emanazione del Terrorism Act, solo 158 hanno subito condanne.

Rimane inquietante il fenomeno dei british born boys, nipoti e figli d'immigrati, che sdegnano la legge britannica e seguono la sharia.

Entrambe le leggi costituiscono prove incontrovertibili di obiettivi molto "pesanti" raggiunti dai terroristi con stupefacente facilità.

Ciò premesso, occorre focalizzare ulteriore considerazione.

L'Europa che basa il funzionamento delle fondamentali libertà sulla libera circolazione delle persone e delle merci, si colloca automaticamente in posizione del tutto critica, in quanto sguarnita ed indifendibile da attacchi terroristici. Infatti, se un'organizzazione terroristica decide di porre in essere un attentato, costituito da bersaglio umano o di altra qualsivoglia natura, viene a trovarsi

nella stessa situazione di chi veda un arma puntata pronta a colpirlo: può sperare solo che l'arma s'inceppi, che il munizionamento sia avariato o che il tiratore sia un maldestro assassino e "canni" la mira. Diversamente la sua sorte è segnata.

Tutti gli Stati s'impegnano allo spasimo per tutelare il trasporto aereo da atti terroristici e tale sforzo è più che giustificato. Resta da capire perché lo stesso impegno non viene profuso per tutelare stazioni ferroviarie, treni, metrò, porti, navi, centri commerciali, scuole, etc, peraltro oggetto in passato di centinaia di attentati in tutto il mondo, con migliaia di vittime. Tali obiettivi, infatti, che presentano le stesse caratteristiche di reazione mediatica scomposta che spingono gli attentatori a trascegliere l'atto terroristico: scatenare il panico, inoculare rovinosa sensazione d'immanenza del pericolo, suscitare costante stato emotivo di tensione.

Nell'immaginario dei fondamentalisti musulmani del Terzo Mondo, ma anche in quello di più generazioni di emigrati nelle società pluriethniche occidentali, la figura di Osama Bin Laden, giustiziere implacabile, si protende per incitare alla guerra santa agli infedeli.

Si riproducono le basi di reclutamento dei terroristi ed è incessante l'escalation delle tecniche d'attacco. Mangianastri, radioline opportunamente imbottite di esplosivo, valigie con doppio fondo al plastico ed una quantità enorme di oggetti e gadget che ospitano esplosivo nei quali, sovente è individuabile la manina di Abu Ibrahim, "il Dottor Frankenstein" gran maestro degli ordigni esplosivi, sicuro autore di 21 esplosioni sui jet passeggeri e figura di spicco nella lista dei Most Wanted, che si serve per i suoi sporchi lavori di un altro palestinese, Mohammed Rashid, "il seminatore".

Il giorno di Natale 2009, l'Airbus A330 della Delta Airlines con 278 passeggeri a bordo, in arrivo dalla Nigeria via Amsterdam, verso le ore 12, era in fase di atterraggio all'aeroporto di Detroit. All'improvviso, un terrorista passeggero dell'aereo, certo Umar Farouk Abdulmutallab, nigeriano di 23 anni, passeggero dell'aereo riesce a dar fuoco ad una mini carica di esplosivo fissata ad un polpaccio con l'intento di far esplodere l'aereo. L'azione si risolve in una fiammata che procura ustioni solo all'attentatore, Il giovane, [studente in ingegneria a Londra](#), ha dichiarato di appartenere ad al Qaeda e di essersi procurato l'esplosivo nello Yemen.

Tuttavia il meccanismo che avrebbe dovuto far esplodere l'aereo era alquanto sofisticato: l'ordigno conteneva una mini carica che avrebbero dovuto esplodere al contatto di un liquido che l'uomo aveva iniettato con una siringa. Per fortuna il processo esplosivo ha subito un degrado tecnico o manuale non previsto. Questo tentativo ha, comunque, ottenuto il risultato di aver provocato non poco panico ed ha fornito l'ennesima conferma di quanto l'America sia sempre nel mirino dei terroristi, soprattutto in concomitanza con particolari eventi strategici (escalation militare in Afghanistan e soluzione dei detenuti di Guantanamo).

Immediatamente, è insorta la domanda sul come sia stato possibile che il giovane nigeriano abbia portato gli esplosivi a bordo nonostante tutti i controlli di sicurezza? Che cosa non ha funzionato nell'intelligence che cerca di monitorare i possibili sospetti? E spunta la beffa:

UmarFarouk Abdulmutallab sarebbe risultato schedato dal Dipartimento di Stato come estremista, ma non era considerato una minaccia al punto di impedirgli di volare o revocare il visto per gli Usa. Valutazione singolare.

Rimbaldi vertiginosi di responsabilità ed il Presidente Barack Obama è stato costretto ad ammettere uno “strutturale fallimento” della prima linea di difesa contro il terrorismo e ad assicurare un rafforzamento dei controlli dei passeggeri in fase d’imbarco.

Punta di diamante di questo rafforzamento dei controlli è emersa un’apparecchiatura denominata “Body Scanner” ovvero “scansionatore del corpo” che consente una ispezione corporale, per individuare armi e/o esplosivi, senza alcun contatto fisico con gli addetti alla sicurezza.

I body scanner sono stati introdotti, da parecchi anni, dalla TSA (Transportation Security Administration) in 19 scali americani. La TSA garantisce che le macchine non invadono la privacy dei viaggiatori, non minacciano la loro salute e sono in grado di individuare con certezza armi, metalliche e non, esplosivi portati sulla persona. Inoltre, sono i passeggeri a decidere se sottoporsi ai controlli dei Body Scanner o a quelli manuali. Ma Barry Steinhardt, portavoce delle Aclu, la storica American Civil Liberties Union, l’Unione delle libertà civili americane, mostra decisamente pollice verso. “È un’intrusione eccessiva e una violazione della privacy dei passeggeri. In questo modo si crea un precedente gravissimo, che porterà ad un uso indiscriminato di questo tipo di scanner anche nelle stazioni ferroviarie, negli stadi e perfino nei posti di lavoro. Si avvera così l’incubo del Grande Fratello, con un’America nella quale tutti quanti saremo spiati e controllati da un occhio invisibile”.

Esistono due tipologie di body scanner: uno basato sulla riflessione di onde radio ad altissima frequenza (millimeter wave imaging technology) e l’altra sulla riflessione all’indietro di raggi X di energia molto bassa (backscattering) e vengono prodotti da due società americane.

L’impiego in Europa dei Body Scanner ha sollevato perplessità, tentennamenti, scuole di pensiero ed anche striscianti sospetti di attività lobbistica che riferiamo per dovere di cronaca.

In Italia, l’Espresso del 22 gennaio 2010 non si è fatto certo pregare e ha sparato, alzo zero, sull’“affaire”: enorme fatturato potenziale, problemi tecnici dei dispositivi, comportamenti non ortodossi di un certo personaggio americano che, prima ha ricoperto importante carica statale patrocinando, nel 2005, l’adozione dei Body Scanner ed ora si trova a capo di una delle più importanti aziende costruttrici di questi prodotti.

Notizie, mutate dal Washington Examiner, dal Seattle Times e dal Washington Post, famoso giornale che con i suoi articoli fece dimettere Richard Nixon.

Da parte sua, il più letto quotidiano olandese, De Telegraaf, attingendo da una fonte di intelligence militare, ha scritto che Al Qaeda ha il suo body scanner per studiare il sistema di evadere la scoperta di esplosivi.

Ma l'esigenza di rafforzare le misure di sicurezza sui voli aerei contro attacchi da parte del terrorismo internazionale è considerata talmente prioritaria ed indifferibile che tutte le possibili obiezioni a proposito dell'opportunità di irrobustire i sistemi di controllo, valicando ogni considerazione, compresi i fondamentali diritti dei cittadini, pudore incluso, non trovano molta udienza. Si ribatte che chi non intende sottoporsi al controllo, verrà ispezionato manualmente. Non pare che i problemi mutino perché, chi si sottopone, va incontro a un "pat-down", una perquisizione accuratissima ed invasiva.

Inoltre, occorre considerare il tempo impiegato (40" con il body scan, almeno 2' manualmente). Negli scali ove viene accentuato il controllo, transitano, annualmente, milioni di passeggeri e non è pensabile di rallentare contestualmente il traffico aereo e di sottoporre ad operazioni stressanti chi è costretto a servirsi del mezzo aereo anche giornalmente.

I ministri dell'Interno europei riuniti il 21 gennaio c.a. a Toledo per il vertice sulla sicurezza Ue-Usa, cui partecipa anche Janet Napolitano, segretario di Stato per la sicurezza interna Usa, hanno deciso di rinviare l'adozione del body scanner negli aeroporti del continente. Prima si vuole conoscere compiutamente gli effetti che il loro uso potrebbe avere sulla salute umana. Il ministro Maroni ha, invece, affermato che l'Italia andrà per la sua strada e la commissione tecnica interministeriale che si occupa del dispositivo presso l'[Enac](#) ha deciso di utilizzare il dispositivo in via sperimentale agli aeroporti Malpensa, Fiumicino e Venezia.

Ma, a riprova che l'argomento è in surriscaldamento, il 22 gennaio l'Agenzia Italia ha riportato la notizia che il Codacons (Coordinamento delle associazioni per la difesa dell'ambiente e dei diritti degli utenti e dei consumatori) ha deciso di diffidare il ministro degli Interni Roberto Maroni, il ministro della Salute Ferruccio Fazio ed il presidente dell'Enac Vito Riggio, intimando loro di non installare i body scanner negli aeroporti italiani, in virtù dell'applicazione del principio di precauzione. Afferma il comunicato: "Stupisce la fretta con la quale si sta da un giorno all'altro decidendo di installare queste apparecchiature mentre in Europa e nel mondo si sta ancora discutendo sui possibili effetti che possono avere sulla salute umana. In particolare stupisce l'inversione del ministro Fazio, che dopo aver dichiarato appena due settimane fa (8 gennaio scorso) di aver messo a punto una squadra di quattro persone incaricata di fare le verifiche, se potevano esserci rischi e, che non poteva escludere, a prescindere, nessuna ipotesi, soprattutto se si tratta di donne in gravidanza, bambini o viaggiatori frequenti", ha già cambiato idea, dichiarando oggi che i negli aeroporti non comportano rischi per la salute dei cittadini".

Il Garante per la Privacy Francesco Pizzetti riferendo il parere del gruppo che riunisce gli omologhi europei, dopo che Olanda e Nigeria hanno annunciato che cominceranno a usare i "body scanner" nei rispettivi aeroporti, afferma: "L'uso del body scanner appare una misura eccessiva rispetto a una normale finalità di controllo dei passeggeri. Ovviamente è diverso il caso in cui questa tipologia di controllo sia adottata con riferimento specifico alla sicurezza, e a pericoli specifici per la sicurezza come il terrorismo. Ma anche nel caso in cui questo strumento debba

essere usato nella lotta al terrorismo, non è opportuno ricorrere al cosiddetto "body scanner", evidente invasione della dignità della persona, con cui è possibile vedere se una donna ha una protesi mammaria, se uno indossa un particolare indumento igienico o se ha una protesi all'anca. Riteniamo che sia meglio usare delle tecnologie che non consentono la visione immediata e diretta dell'interno del corpo umano ma che ne individuino la sagoma e lancino segnali (acustici o luminosi) in caso di rilevato allarme".

A questo punto occorre porsi una domanda ovvia: perché El Al Israel Airlines la preda maggiormente ambita, continua a volare completamente illesa ed all'aeroporto Ben Gurion le code per l'imbarco non superano i 40'?

La risposta è piuttosto semplice. Mentre gli aeroporti dell'America del Nord sono oppressi da confusi protocolli di sicurezza, un convincimento emerge categorico: "Israelizzarsi".

L'ISA (Agenzia di Sicurezza Israeliana) ha deciso di organizzare la sicurezza in modo da non interferire con l'operatività dell'aeroporto.

La sicurezza è impostata su più livelli. Il primo prevede il blocco delle persone che in autovettura accedono all'aeroporto ed alle quali vengono rivolte due semplici domande: "Da dove venite? Come state?". Osservando bene l'espressione ed il modo di rispondere si comprende lo stato d'animo, l'ansietà, il desiderio di nascondere le vere intenzioni. Il secondo ed il terzo livello sono impostati sempre sull'osservazione comportamentale e persone sospette vengono invitate ad una ispezione preliminare dei bagagli. Il quarto livello è rappresentato dal *checkin*: In circa 20" viene chiesto, guardando attentamente il passeggero negli occhi, chi ha provveduto a confezionare i bagagli, che vengono scansionati in zona protetta da blindatura che può resistere sino alla forza d'urto di 100 chili d'esplosivo. Se emerge materiale sospetto, viene subito introdotto in un sacchetto di plastica, evidenziato graficamente ed esaminato in zona sicura da un esperto. Poche persone si trovano nella zona di controllo.

*Al contrario, quante centinaia di persone si trovano addossate ai varchi di controllo di qualsiasi aeroporto del mondo e c'è, forse, bisogno di salire su un aeromobile per creare una strage?*

Inoltre in Israele i protocolli di sicurezza cambiano spesso in uno con l'evoluzione del rischio: la sorpresa è la regola, la *routine* non esiste ed il personale è estremamente addestrato.

Body Scan mai impiegati perché Israele ha saputo sfruttare l'esaltazione della HUMAN INTelligence, informazioni ottenibili per mezzo di contatti interpersonali, e l'abile bilanciamento con il TECHNICAL INTelligence: informazioni ottenibili tramite mezzi tecnologici, conscia che il dispositivo tecnico più perfetto non sia in grado di penetrare la mente umana ed a comprenderne i meccanismi.

