

## **ARTICOLO DI PUNTOSICURO**

**Anno 23 - numero 5063 di Lunedì 06 dicembre 2021**

# **Nuove sfide per la vigilanza privata aeroportuale**

*L'evoluzione delle tecnologie di controllo del traffico aereo impone anche agli istituti di vigilanza privata, che operano in contesti aeroportuali, di prepararsi ad affrontare nuove sfide tecnologiche ed operative.*

Ricordiamo ai lettori che, nella gestione di un sistema aeroportuale, sono coinvolti due enti pubblici, rispettivamente ENAC-ente nazionale aviazione civile, ed ENAV-ente nazionale assistenza al volo. Il primo ente tiene sotto controllo la gestione della sicurezza delle attività aeroportuali, mentre il secondo prende in carico il velivolo, da quando avvia i motori e si dirige alla pista di decollo, sino a quando è arrivato al diritto di sbarco dei passeggeri e spegni motori. Infine, un terzo operatore è il gestore civile delle aree aeroportuali e dei servizi ad esso connessi, come ad esempio attività commerciali e di ristoro, oltre che alla movimentazione corretta dei passeggeri.

È evidente che l'attività di questi tre enti deve essere sempre strettamente correlata, per garantire l'assenza di discontinuità nella sicurezza del traffico aereo.

È in questo contesto che in numerose parti del mondo si assiste un'evoluzione del concetto aeroportuale tradizionale, come oggi lo conosciamo, perché, ad esempio, il controllo del traffico aereo non è più affidato ad una torre, presidiata da operatori ENAV e posta all'interno del perimetro aeroportuale, ma il traffico aeroportuale viene gestito a distanza.

Pubblicità

<#? QUI-PUBBLICITA-SCORM1-[EL0143] ?#>

Ad esempio, l'aeroporto regionale di Groningen e l'aeroporto di Maastricht, in Olanda, sono controllati da operatori che si trovano in un'ala dell'edificio di controllo del traffico aereo dell'aeroporto di Schiphol. Utilizzando telecamere di alta qualità, gli operatori a Schiphol possono tenere sotto controllo tutti i movimenti dei velivoli, con un'efficienza ed un'efficacia che sino ad oggi hanno dimostrato di essere assolutamente soddisfacenti.

In Svezia, questi studi sono ancora più avanzati, tanto è vero che l'aeroporto principale di Arlanda già oggi controlla ben quattro aeroporti minori e l'obiettivo è quello di giungere a controllare ben 24 aeroporti da un'unica postazione centrale, a Stoccolma.

A fronte di questa evoluzione delle modalità di controllo del traffico aereo, una sfida che può essere posta agli istituti di vigilanza privata, convenzionati per svolgere il servizio di controllo aeroportuale, è proprio quello di studiare tecnologie che permettano di tenere sotto controllo tutte le aree a rischio, sia nella zona di movimentazione dei passeggeri, sia lungo il perimetro aeroportuale, operando da una postazione centrale. Appare evidente che questa soluzione porterebbe a risparmi operativi significativi, senza ridurre il livello di sicurezza garantito, in quanto evidentemente devono comunque essere presenti

pattuglie operative sul campo, presso ogni singolo aeroporto.

L'esperienza maturata all'estero ha dimostrato anche che una soluzione assai interessante è quella di lasciare in essere ed eventualmente potenziare la rete di videosorveglianza ed antintrusione locale, trasferendo tutti i segnali, con sistemi ad elevata affidabilità e ridondanza, a una sala operativa centrale.

Con questo accorgimento si avrebbe inoltre il vantaggio che, in caso di interruzione del collegamento fra l'aeroporto periferico e la sala controllo centrale, sarebbe possibile riattivare al più presto il controllo locale, distaccando una guardia particolare giurata presso la sala controllo dell'aeroporto periferico.

Oggi sono disponibili reti di comunicazione ridondanti e le caratteristiche di affidabilità e resilienza ai guasti delle sale operative degli istituti di vigilanza, conformi alle vigenti norme, offrono parametri oltremodo soddisfacenti e tali da garantire un'elevata affidabilità del monitoraggio a distanza.

Un problema, tipico della situazione italiana, è legato al fatto che spesso le attività di vigilanza privata, in ambito aeroportuale, sono gestite dalle società che gestiscono le aree aeroportuali e i controlli sui passeggeri. Ciò significa che, se una sala operativa centrale dell'istituto di vigilanza prende in carico due o tre aeroporti, deve probabilmente confrontarsi con due o tre diversi clienti, ai quali proporre il servizio.

Questo ostacolo potrebbe comunque essere in parte risolto suddividendo il contratto di appalto per gli istituti di vigilanza in due aree, rispettivamente afferenti ai controlli sul territorio presso l'aeroporto ed ai controlli a distanza presso una sala operativa centralizzata.

Presentiamo questi problemi sia ai gestori del settore aeroportuale, sia ai responsabili dei servizi di vigilanza privata, perché siano pronti affrontare tempestivamente le evoluzioni tecnologiche ed operative, che già vengono affrontate dalle società incaricate di gestire la sicurezza del traffico aereo.

**Adalberto Biasiotti**



Licenza Creative Commons

