

ARTICOLO DI PUNTOSICURO

Anno 18 - numero 3749 di mercoledì 30 marzo 2016

Sistemi di sicurezza in ambito aeroportuale: tanti soldi e spesi male!

La sicurezza dei sistemi di trasporto aereo è un aspetto fondamentale della sicurezza dei passeggeri. Le aziende si sforzano di sviluppare sistemi oltremodo evoluti, ma i risultati sono soddisfacenti? Di Adalberto Biasiotti.

Il General Accountability Office degli Stati Uniti, che tiene sotto controllo molte attività federali, ha recentemente portato a termine una indagine conoscitiva sul livello di qualità e sulle prestazioni dei più moderni sistemi, che vengono utilizzati per il controllo dei passeggeri negli aeroporti.

Pubblicità

<#? QUI-PUBBLICITA-SCORM1-[EL0007] ?#>

Questi sistemi sono classificati a due livelli, rispettivamente la Advanced Imaging Technology ? AIT, vale a dire gli scanner dell'intero corpo del passeggero, e i sistemi automatizzati di riconoscimento di potenziali aree critiche, come lo Automated target recognition software- AIT-ATR.

Per sviluppare questi sistemi sono stati investiti soldi federali a livello ingente ed è del tutto naturale che i vigili contabili abbiano effettuato un accurato controllo sul fatto che tali fondi federali abbiano portato a buoni risultati. Gli ispettori hanno rilevato che i criteri utilizzati per valutare le prestazioni di questi sistemi non tenevano in conto niente meno che la capacità dell'operatore di valutare le informazioni, che venivano presentate sugli schermi!. Tutte le valutazioni venivano fatte esclusivamente su base tecnologica, mentre le verifiche sul campo hanno dimostrato che, anche se i sistemi erano in grado di visualizzare chiaramente le anomalie, l'operatore spesso non era in grado di acquisire l'informazione. Ancora una volta, il fattore umano, che spesso è un elemento chiave della sicurezza, ha dimostrato di non essere all'altezza.

Ma non è finita.

Un altro programma di sicurezza aeroportuale, che viene finanziato dal governo federale, viene chiamato Secure Flight, vale a dire un programma che permette di analizzare tempestivamente il profilo di un passeggero, per controllare se esso è stato inserito in una lista di attenzione. Questo applicativo, dopo le verifiche degli ispettori, ha dimostrato che spesso non riusciva a effettuare gli appropriati abbinamenti, lasciando passare passeggeri che erano invece sulla lista di attenzione. Nessuno certamente pretende che certi applicativi siano perfetti, ma si pretenderebbe almeno che venissero indicati dei parametri percentuali di errore, che possano permettere di valutare l'efficienza ed efficacia dell'applicativo, nell'uso corrente.

Ma non è ancora finita.

Un altro programma, sempre teso a migliorare il livello di sicurezza aeroportuale, fa affidamento su unità cinofile. Queste unità cinofile venivano utilizzate sul campo, verificando se e come era possibile che un esplosivo potesse superare le verifiche canine. Gli ispettori hanno messo in evidenza che era ben vero che, durante le verifiche, si misurava il rateo di individuazione o di mancata individuazione dell'esplosivo, ma non venivano accertati i motivi per cui ciò accadeva. Ad esempio, è ben noto che una unità cinofila richiede un certo periodo di riposo, dopo una mezz'ora circa di attività sul campo, per permettere al cane di rilassarsi e riprendere con rinnovato impegno la sua preziosa attività di individuazione di sostanze sospette. Il rateo di individuazione o meno non teneva conto delle condizioni di stress del cane.

Riporto queste informazioni soprattutto perché vorrei che anche in Italia, quando vengono effettuati significativi investimenti nella sicurezza antiterrorismo, tali investimenti siano dotati di parametri di valutazione oggettivi, non tanto e non solo per valutare la correttezza dell'investimento, ma anche per valutare in quali aree si può intervenire per migliorare ulteriormente i programmi stessi.

Adalberto Biasiotti



Questo articolo è pubblicato sotto una [Licenza Creative Commons](#).

www.puntosicuro.it