

Tra le tante tipologie di passeggeri che può capitare di trovarsi a trasportare in giro per il mondo ce n'è una particolare: quella di chi, quel volo, è costretto a prenderlo per decisione di una qualsiasi autorità. Si parla in questi casi di INAD, [DEPO](#) e *prisoner*.

L'INAD (la sigla sta per *INADmissible*, inammissibile) è un passeggero che, proveniente da uno stato estero, si vede rifiutare l'ingresso nel paese di destinazione, di solito per qualche irregolarità legata a documenti personali o a visti. La normativa prevede che in questi casi la stessa compagnia che lo ha ospitato per il volo di andata si renda disponibile per riportarlo, nel più breve tempo possibile, al punto di partenza.

Siccome portare avanti e indietro passeggeri che spesso non hanno di che pagare non è esattamente la cosa commercialmente più gradita, le compagnie si sono organizzate per controllare più attentamente la regolarità dei documenti personali al momento del check-in, con il risultato che il numero degli INAD, in questi ultimi anni, si è drasticamente ridotto.

Diverso il discorso per i DEPO (dall'inglese *DEPORtee*, deportato), che sono soggetti entrati legalmente in un paese e sottoposti in seguito, per qualsivoglia ragione, a un provvedimento di espulsione. Agli effetti pratici, non cambia molto: sia l'INAD che il DEPO devono essere obbligatoriamente rimpatriati.

Se accettano di buon grado la decisione, la Polizia (dopo aver coordinato l'operazione con gli uffici operativi della compagnia e nel rispetto di regolamentazioni ben definite) si limita ad accompagnarli a bordo e a consegnare al comandante i loro documenti: arrivati a destinazione, passeggero e documenti saranno affidati alle cure della Polizia locale.

Ma cosa accade se l'INAD o il DEPO assumono atteggiamenti di resistenza più o meno violenta? Ebbene, in questi casi l'autorità può disporre l'accompagnamento per tutto il volo: in poche parole, ci sarà una scorta che si imbarcherà col passeggero "forzato" e lo terrà in custodia fino a destinazione. Si parla in questi casi di DEPA, dove la A sta per *Accompanied*, accompagnato, in contrapposizione con la U di DEPU (*Unaccompanied*, non accompagnato) del caso precedente.

La scorta diventa poi obbligatoria, è perfino superfluo dirlo, qualora il "trasportato" sia un *prisoner*, vale a dire un detenuto che affronti un trasferimento da un carcere all'altro, o da un carcere a un tribunale per subire un processo.

In entrambi i casi (DEPA o *prisoner*) sorge il problema di garantire la sicurezza dell'aereo e dei suoi occupanti, perché non sono rari i casi in cui la "resistenza" del DEPA o la pericolosità del *prisoner* siano tali da mettere a repentaglio l'incolumità dei suoi compagni di viaggio e

dell'equipaggio. Casi in cui si rende necessario l'utilizzo di quelli che eufemisticamente vengono definiti "mezzi di contenzione".

E qui sorge un conflitto di attribuzioni: da un lato c'è il capo scorta che, nell'esercizio delle sue funzioni, può ritenere opportuno l'utilizzo dei "mezzi di contenimento" (leggi, manette) per tutto il volo o per parte di esso, e dall'altra c'è il comandante che, sempre nell'esercizio delle sue funzioni, deve garantire a tutti, indistintamente, i passeggeri affidatigli il massimo livello di sicurezza sia in condizioni normali che, soprattutto, in caso di emergenza.

Ora, tenere una persona ammanettata al suo sedile, in particolare durante le fasi di decollo e atterraggio, significa esporlo al rischio di non poter abbandonare l'aeromobile in caso di incidente e questo, al di là di ogni considerazione sulla fedina penale del soggetto in questione, un comandante difficilmente è disposto ad accettarlo a cuor leggero.

In genere si tende a dire (e a scrivere, nei manuali delle varie compagnie) che la responsabilità della scorta del passeggero (INAD, DEPA o *prisoner* che sia) ricade completamente nel capo scorta, che sta dunque a lui decidere se utilizzare o meno le manette durante il viaggio, e che il comandante del volo può richiederne la rimozione durante le fasi di decollo e/o atterraggio, anche se la decisione ultima è del capo scorta in quanto unico responsabile del passeggero affidato alla sua sorveglianza.

Un bel problema...

Ma non sarebbe meglio, per il trasporto di "passeggeri" particolarmente pericolosi, utilizzare mezzi alternativi, come i classici "cellulari" per gli spostamenti a breve o medio raggio, e i voli militari per quelli a lungo raggio?

Certo, è una soluzione che ha i suoi costi, ma la tranquillità di chi sull'aereo ci lavora (e, non dimentichiamolo, anche quella di chi ha pagato il biglietto) vale a mio avviso il prezzo da pagare.

(25 ottobre 2012)