

Laptop ban: verso l'abolizione?

Scritto da Pietro Pallini

“Fonti accreditate di *intelligence* indicano che alcuni gruppi terroristici sono in grado di prendere di mira l'aviazione commerciale con metodi di attacco innovativi, e in particolare dissimulando dispositivi esplosivi all'interno di PED”. Con questa motivazione fu introdotto nel mese di marzo il cosiddetto *laptop ban*.

Parlando in condizioni di anonimato, alcuni funzionari del *Department of Homeland Security* (DHS, il dipartimento di sicurezza statunitense) avevano lasciato trapelare che dopo l'incidente del volo Daallo 159 (Mogadiscio, 2 febbraio 2016) si era fatta strada l'ipotesi della capacità, da parte dell'ISIS, di organizzare un attentato in volo per mezzo di esplosivo contenuto in una batteria ancora in grado di far funzionare un portatile o un tablet. Di qui la decisione, su certe direttrici, di vietare l'imbarco in cabina passeggeri di qualsiasi aggeggio elettronico più grande di un comune smartphone.

Il bando, riguardante nove linee aeree e i loro voli verso gli USA da 10 aeroporti di otto paesi diversi, non ha mancato di suscitare fin da subito perplessità e contestazioni. Perché se nessuno ha mai messo in discussione il fatto che l'aviazione commerciale rappresenti uno dei bersagli più ghiotti per il terrorismo (e purtroppo gli esempi non mancano), esperti di sicurezza aerea e piloti hanno fatto notare che spostare gli apparati elettronici in stiva finirebbe con l'aumentare il rischio di incendio legato all'impiego delle batterie agli ioni di litio (e anche in questo caso gli esempi non mancano).

Le compagnie aeree colpite dal bando, dal canto loro, hanno lamentato fin dai primi giorni di messa in opera del provvedimento un calo di quasi tre punti percentuali dei passeggeri (soprattutto la clientela d'affari, quella che paga bene) spaventata dall'idea della perdita di produttività legata al fatto di non poter lavorare durante i lunghi voli intercontinentali. Secondo un'analisi della IATA (*International Air Transport Association*), che raggruppa 265 vettori aerei, "...le indicazioni che i passeggeri evitano percorsi dove vige il divieto di portare PED a bordo..." sono evidenti.

A fronte di tutto questo, almeno fino a qualche settimana fa, non esistevano prospettive di levata del bando, e addirittura da più parti si ventilava l'ipotesi di una sua estensione anche ad altri paesi, se non addirittura di generalizzarlo a tutte le direttrici.

Ora invece arriva, se non una retromarcia, almeno l'apertura di uno spiraglio che fa ben sperare per una "normalizzazione" della situazione. Infatti il segretario del DHS John Kelly, pur senza specificare esattamente quali saranno, per ovvie ragioni di riservatezza, ha nei giorni scorsi annunciato nuovi requisiti di sicurezza per tutti i voli internazionali connessi agli Stati Uniti. L'applicazione di questi nuovi requisiti da parte delle compagnie e degli aeroporti sottoposti al *laptop ban*, sempre secondo Kelly, potrebbe portare all'abolizione del bando stesso.

Laptop ban: verso l'abolizione?

Scritto da Pietro Pallini

Le nuove regole, i cui dettagli non saranno discussi pubblicamente, si applicheranno a 180 compagnie aeree su 280 aeroporti a livello mondiale, coprendo in pratica tutte le compagnie aeree che volano verso gli Stati Uniti e tutti gli aeroporti collegati direttamente con gli Stati Uniti. In pratica, si tratterà di migliorare lo *screening* globale dei passeggeri, con particolare riguardo ai dispositivi elettronici personali, e di aumentare i protocolli di sicurezza sia nei piazzali di sosta degli aeromobili che nelle aree passeggeri.

Un pacchetto di provvedimenti (molti dei quali dovranno essere implementati in fasi successive) che dovrebbe arrivare ad omogeneizzare molte delle procedure di sicurezza fin qui in atto e che dovrebbe tra le altre cose presentare caratteristiche di flessibilità tali da poter essere "regolato" sulla base di situazioni e quadri geopolitici contingenti.

Un programma ambizioso che, almeno nelle dichiarazioni di intenti, dovrebbe costituire un cambiamento epocale, e mettere in piedi un sistema globale capace di giocare d'anticipo su ogni genere di nuova minaccia terroristica. Un programma che, ed è già stato fatto notare, avrà senz'altro costi notevoli.

Alexandre de Juniac, CEO della IATA, ha infatti messo in guardia contro tempi di attuazione troppo stretti, che finirebbero col rivelarsi troppo impegnativi, ponendo gli operatori del settore (e in particolare le compagnie aeree) nell'impossibilità di ottemperare a quanto richiesto senza il sostegno economico e normativo da parte delle singole autorità nazionali.

Per parte sua, il DHS sottolinea che "...l'inazione non è un'opzione..." minacciando esplicitamente chi non è disposto a cooperare (o chi non lo farà con sufficiente sollecitudine) di restrizioni più o meno pesanti, che vanno dall'estensione del bando sui dispositivi elettronici fino alla sospensione dei voli verso gli Stati Uniti.

Il che, come è facile immaginare, potrebbe portare ad analoghe misure di ritorsione...

(2 luglio 2017)