



Bisignani, dopo lo Yemen sicurezza cargo prioritaria

2 novembre 2010 (Francoforte) – La IATA (l'Associazione internazionale per il trasporto aereo) ha esortato gli organi responsabili delle norme sulla sicurezza di tutto il mondo a lavorare insieme per rendere più sicuri i cieli e affrontando le sfide rappresentate dalla sicurezza nel settore cargo e dalla raccolta dei dati. La IATA ha anche dichiarato di voler guidare uno sforzo globale per la costruzione di un posto di controllo aeroportuale del futuro, che rafforzerà la sicurezza e diminuirà i disagi per i passeggeri.

“Siamo molto più sicuri che nel 2001, ma possiamo ancora migliorare molto,” ha detto Giovanni Bisignani, direttore generale e amministratore delegato della IATA all'apertura dell'AVSEC World a Francoforte, in Germania. Bisignani ha identificato diverse aree su cui bisogna lavorare per migliorare ulteriormente la sicurezza aerea e diminuire le frustrazioni dei passeggeri:

Sicurezza nel settore merci:

“Quanto avvenuto nello Yemen ha messo la sicurezza del settore merci al primo posto nel nostro ordine del giorno. Le spedizioni per via aerea sono un perno dell'economia mondiale. I prodotti che trasportiamo rappresentano il 35% del valore totale delle merci scambiate in tutto il mondo. Nel 2009, le compagnie aeree hanno trasportato merci internazionali per 26 milioni di tonnellate. Entro il 2014, questo dato salirà a 38 milioni di tonnellate. Trasportare queste merci in modo sicuro ed efficiente è fondamentale”, ha detto Bisignani il quale ha encomiato tutti i governi per la loro rapida, mirata e coordinata risposta. Bisignani ha indicato quattro principi su cui incardinare i programmi per la sicurezza nel settore delle merci aeree.

Fornire un approccio della catena di distribuzione: “L'intera catena di distribuzione, dal costruttore all'aeroporto, ha una responsabilità nella sicurezza delle distribuzioni. L'approccio della catena di distribuzione deve essere guidato dalla cooperazione tra i governi e l'industria su investimenti, processi, tecnologie e valutazione dei rischi. Molti paesi, tra cui la Gran Bretagna e gli Stati Uniti, hanno proposto delle soluzioni da applicare alla catena di distribuzione. Il nostro settore si sta impegnando. Il programma Secure Freight della IATA sta contribuendo a promuovere questo aspetto fondamentale dei nostri sforzi nel settore della sicurezza delle merci,” ha detto Bisignani.

Tecnologia: “I controlli aeroportuali non possono essere la nostra prima linea di difesa, ma sono un complemento efficace alle soluzioni incentrate sulla catena di distribuzione e sui servizi di intelligence. Attualmente, non esiste una tecnologia certificata dai governi per controllare i pallet di dimensioni standard e i gli oggetti più grandi. Esistono alcune tecnologie promettenti, ma sta richiedendo troppo trasferirle dall'aeroporto al laboratorio. Dobbiamo sveltire questo processo”, ha detto Bisignani.

E-freight: Il programma e-freight della IATA da ai governi un importante strumento informativo “Nel convertire 20 documenti di spedizione in un formato elettronico, miglioriamo l'efficienza e forniamo uno strumento utile ad un'indagine accurata su chi sta spedendo cosa e dove. Mentre nel nostro settore aumentano i volumi di e-freight, i governi dovrebbero espandere l'uso dell'e-freight dalle spedizioni in arrivo a quelle in partenza e usare questi dati per gestire in maniera intelligente la sicurezza delle merci spedite per via aerea”, ha detto Bisignani.

Rischi: Il nostro settore ha collaborato con i governi nel tentare di diminuire i rischi identificati nelle loro operazioni di intelligence. “Le soluzioni efficaci, tuttavia, non si trovano unilateralmente o troppo in fretta. In molti casi abbiamo visto che hanno avuto delle conseguenze impreviste. E’

ancora presto. Il nostro settore collabora con le direttive dei governi nelle azioni mirate sulle spedizioni provenienti dallo Yemen. Se saranno necessarie delle correzioni a lungo termine, le dovremo effettuare tenendo conto di tutto ciò che conosciamo riguardo alle misure rivolte ad affrontare rischi specifici”, ha detto Bisignani.

Il checkpoint del futuro: La IATA ha fatto appello agli organi normativi e al settore perché collaborino nella modernizzazione del processo di controllo aeroportuale che ha ormai 40 anni. La IATA ha un progetto a breve e a lungo termine per un checkpoint di nuova generazione. Nel breve termine, la IATA sta già lavorando su alcune idee per un nuovo processo.

“Il problema non sono le cinture, le scarpe e gli shampoo. Dobbiamo spostare i controlli dalla ricerca di oggetti pericolosi alla ricerca dei terroristi. Per farlo in modo efficace, abbiamo bisogno di un checkpoint dotati di tecnologia e di servizi di intelligence. L’enorme quantità di dati che raccogliamo sui passeggeri possono aiutare i governi a identificare i rischi. L’intero processo deve diventare più veloce e più conveniente. Non è accettabile trattare i passeggeri come terroristi finché non dimostrano di essere innocenti”, ha detto Bisignani.

“Il mio progetto a lungo termine è che i passeggeri possano andare dall’ingresso nell’aeroporto alla porta del velivolo in un processo scorrevole e senza interruzioni”, ha detto Bisignani.

Standardizzare la raccolta dei dati: I dati sono fondamentali per la sicurezza aerea e il loro uso, in effetti, aiuta i governi a passare al vaglio i viaggiatori e identificare le minacce. Tramite l’ICAO (l’Organizzazione internazionale dell’aviazione civile) i governi si sono dichiarati d’accordo ad usare standard globali sui dati e su un processo per la raccolta di queste informazioni. Non tutti i governi seguono gli standard che si aggiungono ai 5,9 miliardi di dollari che le compagnie aeree spendono ogni anno per la sicurezza. Costa circa 1 milione di dollari costruire dei sistemi per ogni paese con requisiti non standardizzati dei dati. Aggiungere anche un solo elemento non standardizzato alla raccolta dei dati costa al sistema 50.000 dollari. Bisignani ha messo in evidenza le preoccupazioni sulla richiesta di nuovi dati in India, Cina, Corea del Sud e Messico. “Tutte queste eccezioni costano denaro e risorse ma in nessun caso migliorano la sicurezza o i controlli delle frontiere. La sfida è quella di lavorare con i governi per creare degli standard in armonia tra loro”, ha detto Bisignani.

Bisignani ha anche parlato sui progressi durante l’anno dopo il fallito attacco terroristico del 25 dicembre 2009 su un jet della Delta partito da Detroit. Nel gennaio del 2010, la IATA ha ospitato un vertice sulla sicurezza a Ginevra per inaugurare una nuova epoca di interventi in collaborazione tra il nostro settore e i governi. In quell’incontro, la IATA e i dirigenti delle compagnie aeree presentarono a Janet Napolitano, Segretaria del dipartimento per la sicurezza interna degli Stati Uniti e al direttore generale dell’ICAO, Raymond Benjamin, cinque principi. “I nostri interventi dovrebbero avere un approccio basato sul rischio, comprendere un’azione coordinata a livello globale di tutti gli azionisti, armonizzare le migliori pratiche tra le frontiere, essere facili da mettere in atto e strategicamente indirizzati su obiettivi definiti”, disse Bisignani.

La IATA ha presentato cinque raccomandazioni fondate su questi principi:

1. Migliorare una consultazione formale con tutte le compagnie aeree compresi i vettori non statunitensi
2. Perfezionare gli ordini di emergenza esistenti per rivolgerli all’ambiente internazionale
3. Ottimizzare il processo della raccolta dei dati
4. Rafforzare l’assistenza tra governi per un’armonia e un coordinamento più grandi
5. Cominciare a progettare un checkpoint di nuova generazione

“Durante lo scorso anno, la Segretaria alla sicurezza Napolitano e altri capi di governo hanno capito che lavorare con il nostro settore è l’unica strada da seguire. Gli Stati Uniti hanno creato di recente un Gruppo di lavoro internazionale per la sicurezza aerea e il comitato esecutivo dell’ICAO, nel mese scorso, ha ammesso che ci dovrebbe essere un allineamento tra gli obiettivi del nostro settore e quelli dei governi.

Abbiamo visto l'inizio di una nuova epoca di cooperazione, ma parlarne non serve a niente se poi non seguono le azioni", ha detto Bisignani.

"Definire delle risposte coordinate sulla sicurezza nella collaborazione tra il nostro settore e i governi, ha consentito di fare più progressi negli ultimi dieci mesi di quanti non se ne fossero fatti dai tragici eventi del 2001. I governi e il nostro settore sono ora allineati su un obiettivo comune. Dobbiamo approfittare di questo momento per trasformare le parole e gli accordi in azioni e risultati", ha detto Bisignani.

Ufficio stampa:

Enrico Lepri
Pierluigi Fantin
Zigzag srl
Tel: + 06 42016525
Email: enricolepri@zig-zag.it; pierluigifantin@zig-zag.it