

Aeroporti, i nuovi presidi sanitari

I mesi che stiamo vivendo, a partire da quel giorno fatidico datato 30 gennaio 2020, nel quale l'Organizzazione Mondiale della Sanità ha dichiarato lo stato di emergenza a causa del Coronavirus, li conosciamo più che bene.

A quel tempo il diffondersi dell'epidemia riguardava solamente il Continente asiatico, mentre il resto del mondo assisteva con una calma parziale indifferenza a ciò che stava accadendo, avendo come parametri recenti le pandemie della Sars del 2002 e della suina del 2009, le quali ebbero dei numeri contenuti di vittime.

Ovviamente tutti siamo a conoscenza di che cosa è accaduto a partire dalla fine del mese di gennaio del corrente anno, quando ben presto la diffusione epidemica si è tramutata in un'autentica pandemia mondiale, la quale conta oggi quasi 60 milioni di persone contagiate in tutto il pianeta. Come non si vedeva dai tempi della Spagnola (1918-1920).

Come è potuto accadere che il virus si trasmettesse in modo così repentino e soprattutto esteso?

Tralasciando le già ben note considerazioni scientifiche che ascrivono il motivo di tale pervasività nella trasmissione per via aerea ed in modalità asintomatica, è bene concentrarsi su un'altra categoria di 'vettori' che hanno permesso al virus di "viaggiare" in modo quasi indisturbato nelle prime fasi di tale feroce e silente propagazione nei mesi di gennaio e febbraio di quest'anno: gli aerei e gli aeroporti. La nostra attenzione in questa sede si concentrerà sui secondi.

E' quanto mai evidente che in un mondo globalizzato come quello attuale il viaggio in aereo risulti essere una necessità irrinunciabile, quanto più per motivi lavorativi. Nessun altro modo di viaggiare è attualmente così rapido e diffuso sulla Terra, trasportando milioni di persone ogni giorno da un luogo all'altro della nostra sfera celeste. Giocoforza il celere spostamento delle persone ha contribuito in maniera decisiva al propagarsi clandestino e asintomatico del virus, partito dall'Asia – secondo la ricostruzione dell'OMS – e giunto in pochissimo tempo nel Vecchio Continente dapprima e successivamente nell'America del Nord e del Sud.

La tendenza attuale, è (e sarà sempre di più) quella di configurare l'ambiente aeroportuale come una "bolla sicura" nella quale l'accesso viene consentito solamente a persone sane controllate in ingresso ed in uscita dallo scalo in questione, modificando le note procedure di imbarco (ad esempio i famosi 100 ml del bagaglio a mano) a cui ci eravamo abituati negli ultimi vent'anni.

A tal riguardo è interessante visionare il report <https://simpliflying.com/guidance-airlines-covid-19/> sviluppato da 'SympliFlying', una società di consulenza globale di Singapore specializzata in strategie di marketing per compagnie aeree, la quale ha cercato di prevedere le nuove disposizioni di sicurezza aeroportuale anti Covid19. Il rapporto era stato elaborato nella primavera del 2020 (in piena prima ondata) e per correttezza sarà mantenuta la coniugazione verbale al futuro, considerando che alcune misure sono attualmente operative.

In primis la prima considerazione da fare, in tempi di pandemia – secondo il report -, è che il check-in online diviene l'unica modalità consentita, il quale dovrà essere effettuato tassativamente prima di giungere in aeroporto, muniti ovviamente di guanti e mascherina e portando con sé un passaporto sanitario digitale anti-Covid (attualmente allo studio di tutte le compagnie aeree mondiali).

Una volta giunti in aeroporto, sarà concesso entrare solo ai passeggeri (oltre a chi accompagna i minori e persone che necessitano di assistenza), dovendosi sottoporre immediatamente al controllo della temperatura attraverso termoscanner (se è superiore a 37.5°C viene negato l'accesso al volo).

L'azienda Aeroporti di Roma è stata la prima in Europa a dotare i propri servizi di sicurezza dello "smart helmet", un casco da indossare che consente di misurare la temperatura dei passeggeri. I bagagli vengono sanificati attraverso il passaggio in un tunnel di nebulizzazione.

Il rilevamento biometrico – già operante in USA ed in Asia - sarà un'altra di quelle tecnologie che contribuiranno all'efficienza degli aeroporti post Covid-19. Attraverso questo sistema i passeggeri

verranno riconosciuti sulla base dei propri lineamenti del volto senza così dover tirare fuori documenti o carta d'imbarco nel loro percorso all'interno dell'aerostazione.

E poi ancora: demarcazione degli spazi per mantenere la distanza sociale, pannelli in plexiglass ai banconi del servizio assistenza, spazi più ampi per la coda e l'attesa, igienizzanti per mani collocati di frequente, pagamenti solo tramite sistemi contactless per evitare il contatto coi soldi, addetti alla pulizia dei servizi igienici sempre presenti.

Fin qui le previsioni della scorsa primavera a livello internazionale.

Vediamo ora la attualità in Italia, limitandoci, come detto, per ora alla disamina dell'assistenza "di terra".

Il Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 7 agosto 2020, nel suo Allegato n. 15 "*Linee guida per l'informazione agli utenti e le modalità organizzative per il contenimento della diffusione del covid-19 in materia di trasporto pubblico*" al punto a) "*Misure di carattere generale per il contenimento del contagio da COVID 19*" fissa le modalità di informazione e le misure organizzative da attuare all'interno delle stazioni aeroportuali.

In linea sommaria possiamo enucleare i lineamenti più rilevanti di tali disposizioni:

a) Gestione dell'accesso agli aeroporti, separando i flussi di utenti in entrata e uscita. Secondo il testo *«Vanno adottati interventi gestionali, ove necessari, di regolamentazione degli accessi (...) agli aeroporti (...) al fine di evitare affollamenti e ogni possibile occasione di contatto, garantendo il rispetto della distanza interpersonale minima di un metro».*

b) Contingentamento degli accessi alle strutture, al fine di favorire nelle zone antistanti i controlli di sicurezza senza creare assembramenti. *«Vanno adottate misure organizzative, con predisposizione di specifici piani operativi, finalizzate a limitare ogni possibile occasione di contatto nella fase di salita e di discesa dal mezzo di trasporto, negli spostamenti all'interno delle principali stazioni e autostazioni, degli aeroporti e dei porti, nelle aree destinate alla sosta dei passeggeri e durante l'attesa del mezzo di trasporto, garantendo il rispetto della distanza interpersonale minima di un metro, escludendo da tale limitazione i minori accompagnati e i non vedenti se accompagnati da persona che vive nella stessa unità abitativa. Per i non vedenti non accompagnati da persona che vive nella stessa unità abitativa, dovrà essere predisposta un'adeguata organizzazione del servizio per garantire la fruibilità dello stesso servizio, garantendo la sicurezza sanitaria».*

c) Senso unico all'interno dell'aeroporto e fino all'ingresso dei gate e dei terminal, in modo da tenere ancora separata l'entrata e l'uscita dei passeggeri;

d) Obbligo di distanziamento interpersonale all'interno dell'aeroporto e di tutte le altre facility, bus compreso;

e) I viaggiatori, al momento del check-in online o in aeroporto e comunque prima dell'imbarco, devono fornire un'autocertificazione che accerti che non sono entrati in contatto con persone affette da Covid-19 negli ultimi due giorni prima del volo;

f) Entro otto giorni dallo sbarco i passeggeri devono provvedere a comunicare all'autorità sanitaria preposta l'insorgenza di eventuali sintomatologie;

g) Nelle operazioni di sbarco e imbarco dei passeggeri va utilizzato, dove possibile, il finger (il tunnel che collega il gate all'aeromobile), prevedendo una riduzione del 50% della capienza massima prevista per gli automezzi e una durata limitata della corsa;

h) Gli spazi interni del velivolo e delle infrastrutture devono essere igienizzati, anche più volte al giorno;

i) Nelle aree soggette a formazione di code deve essere implementata un'idonea segnaletica a terra e cartellonistica per invitare i passeggeri a mantenere il distanziamento. Nel dettaglio *«Una chiara e semplice comunicazione mediante pannelli ad informazione mobile, è un punto essenziale per comunicare le necessarie regole comportamentali nell'utilizzo dei mezzi di trasporto. (...) Vanno adottati sistemi di informazione e di divulgazione, nei luoghi di transito dell'utenza, relativi al corretto uso dei dispositivi di protezione individuale, nonché sui comportamenti che la stessa utenza è obbligata a tenere all'interno (...) degli aeroporti (...), nella fase di salita e discesa dal mezzo di trasporto e durante il trasporto medesimo».*

l) Devono essere installati termo-scanner per i passeggeri sia in arrivo che in partenza, secondo le modalità da determinarsi di comune accordo tra gestori e vettori negli hub aeroportuali. «(...) *In linea di massima, potrebbero comunque prevedersi controlli della temperatura all'ingresso dei filtri di sicurezza o al terminal d'imbarco, per le partenze, ed alla discesa dall'aereo per gli arrivi in tutti gli aeroporti*».

m) Gli addetti, se devono necessariamente entrare a più stretto contatto, anche fisico, con il passeggero, nei casi in cui fosse impossibile mantenere una distanza di almeno un metro dovranno indossare mascherine, guanti monouso e su indicazione del medico competente ulteriori dispositivi di sicurezza come occhiali protettivi.

n) E' necessario installare dispenser contenenti soluzioni disinfettanti ad uso dei passeggeri.

Il provvedimento governativo puntualizza che la responsabilità individuale di tutti gli utenti dei servizi di trasporto pubblico rimane un punto essenziale per garantire il distanziamento interpersonale, l'attuazione di corrette misure igieniche, nonché per prevenire comportamenti che possono aumentare il rischio di contagio.

La di pochi giorni dopo ordinanza del 12 agosto 2020 del Ministro della Salute Roberto Speranza aveva introdotto poi l'obbligo di test molecolare per tutti i passeggeri provenienti da Spagna, Croazia, Grecia e Malta da effettuare in loco nelle 72 ore precedenti al rientro a casa oppure una volta tornati, entro 48 ore dall'ingresso nel territorio nazionale.

Le disposizioni contenute nel recente DPCM 3 novembre 2020, salvo modifiche, sono valide fino al 3 dicembre 2020, con una presumibile proroga delle misure attualmente in vigore.

Il nuovo provvedimento riprende la disciplina in tema di spostamenti da/per l'estero già contenuta nei precedenti DPCM e nelle Ordinanze adottate dal Ministro della Salute e nell'Allegato 20 individua sei gruppi di Paesi, per i quali sono previste differenti limitazioni consultabili al seguente link <http://www.salute.gov.it/portale/nuovocoronavirus/dettaglioContenutiNuovoCoronavirus.jsp?lingua=italiano&id=5411&area=nuovoCoronavirus&menu=vuoto>.

Proseguendo ed ultimando l'*excursus* delle attuali considerazioni e mantenendolo scervo da tecnicismi di carattere giuridico, non è possibile non ravvisare che la attuale crisi pandemica mondiale sta realmente sconquassando le consolidate abitudini acquisite nel corso degli ultimi decenni.

Dagli attentati dell'11 settembre del 2001 negli Stati Uniti molte cose sono cambiate nel comparto aereo, partendo dalla ben nota frase «*il mondo non sarà più come prima*», passando per gli attentati sventati agli aeroporti di Londra nell'estate del 2006 da cui è emerso l'obbligo su tutti i voli di poter imbarcare nel bagaglio a mano liquidi solo fino alla quantità di 100ml. Di certo c'è che l'abitudine ha fatto il proprio corso (dopo qualche lagnanza iniziale) e qualche restrizione di carattere procedurale non ha inibito milioni di persone a prendere quotidianamente l'aereo. Da non trascurare inoltre il fatto che l'allerta per il pericolo del terrorismo nei cieli è piano piano defluita verso il basso con il passare degli anni (molto ben presente invece negli anni immediatamente successivi all'attacco alle Torri Gemelle di New York).

Ora siamo di fronte ad un cambiamento epocale, il quale questa volta davvero cambierà il volto del pianeta, o perlomeno quello della mobilità planetaria.

Gli aeroporti di tutto il mondo, fin da subito, ora "devono" diventare i nuovi presidi sanitari permanenti, perché la minaccia non è più solo il terrorismo militante od ideologico, bensì la diffusione rapida ed incontrollata dei virus. Comunque la si pensi il problema c'è ed è urgentissimo. Il Coronavirus ha potuto diffondersi in modo così capillare e veloce in tutto mondo esclusivamente a causa delle innumerevoli connessioni aeroportuali "contagiando" e paralizzando le economie come nemmeno le guerre erano riuscite a fare sino ad ora.

L'Organizzazione Mondiale della Sanità ora deve individuare gli aeroporti come luoghi privilegiati e deputati per il controllo delle epidemie.

Check-in online e mascherina obbligatori (con possibile allentamento futuro di quest'ultima misura), sensi unici pedonali aeroportuali con distanziamento di almeno due metri, dispenser igienizzante, termoscanner, test rapidi (con risposta in 5-10 minuti, la cui attesa del risultato venga garantita in

un'area ibrida – una sorta di “health” detector), zone di degenza transitoria, passaporto sanitario digitale internazionale, App obbligatoria di tracciamento, etc. Siamo solo all'inizio.

Tali misure dovranno rimanere per sempre in futuro (come i citati 100 ml), comportando certo qualche lungaggine procedurale di imbarco in più rispetto a prima, ma è l'unico modo per tornare serenamente verso una nuova normalità. Le suddette misure permanenti dovranno valere anche per altri tipi di virus (ebola, dengue ad esempio) e, soprattutto, per nuovi e sconosciuti virus che in futuro potrebbero presentarsi senza preavviso (come è accaduto con Covid19).

E questa volta il mondo non dovrà farsi trovare impreparato.

Aristotele soleva affermare che *“l'abitudine è quasi una seconda natura”*. Pertanto dovremo senza paura abituarci a questa nuova natura delle cose (come è accaduto per l'e-commerce, gli smartphone o gli stessi controlli antiterrorismo). Se dagli aeroporti è passato il virus, da lì continuerà a passare. Aeroporti, i nuovi termometri del Pianeta Terra.

Verona 24 novembre 2020

Enrico M. Andreoli

Giurista sanitario