

L'ultima frontiera

Joana fissa il cielo e non pensa a niente. Ha un'unica certezza nel cuore: le favelas di San Paolo suo figlio non le avrebbe mai conosciute. Otto lunghissime ore di volo che la portano via dal Brasile. Il Boeing, come le scatole cinesi, la porta nella sua pancia, come lei, nella sua, porta un bimbo, una speranza ed un chilo di cocaina. Sa che sta rischiando la vita. I narcotrafficienti usano far ingoiare a digiuno, a corrieri insospettabili, ovuli di droga sigillati, di circa dieci grammi l'uno. È uno dei modi per spedire cocaina in Europa. Appena hanno saputo della sua gravidanza hanno cominciato a ronzarle intorno, promettendole cinquemila euro a viaggio. Le donne nella sua condizione non passano sotto i raggi X dei controlli doganali. Ed è meno immaginabile che una donna in attesa possa portare dentro di sé tanta morte, accanto ad una piccola vita che cresce. Intanto il Boeing viene agganciato dalla torre di controllo di Malpensa e, mentre plana, a Joana sale la paura e sussurra dentro di sé: «Ancora un po' e il gioco è fatto. Dopotutto chi potrebbe sospettare di una ragazza incinta?». Invece è andata male. I poliziotti l'hanno bloccata ed hanno scoperto che nel grembo aveva cento ovuli, un chilo di cocaina purissima ancora da tagliare. La giudiziaria è una delle tante attività svolte dalla polizia di Frontiera. Ora Joana è piantonata in un grigio ospedale milanese. Il suo sogno è durato solo ventiquattro ore di angoscia. I responsabili dei controlli sanno che le rotte a rischio sono soprattutto quelle sudamericane, ma la droga arriva anche dall'Olanda, dalla Spagna e da tanti altri Paesi. E il modo di trasportarla sfida la fantasia: l'hanno trovata sciolta nel bagnoschiuma, nei bottoni, nei pannolini dei bambini, nei reggiseni, nelle suole delle scarpe, nelle protesi ortopediche, intrisa nelle pagine dei libri, nascosta nelle cornici dei quadri e nelle fodere delle ventiquattrore... «Nell'ambito delle frontiere, e in particolare di quelle aeree – precisa Felice Addonizio, dirigente superiore, che comanda il Servizio della polizia dell'immigrazione e delle frontiere – è necessario considerare due aspetti fondamentali: uno è quello della sicurezza per l'ingresso dei passeggeri e l'altro è connesso alla sicurezza del volo aereo. Nel momento in cui si ha un transito di frontiera, cioè si supera questa barriera esistente o virtuale, come nel caso dei Paesi dell'area Schengen, si devono effettuare controlli di sicurezza perché i due aspetti devono viaggiare paralleli». Il Servizio dipende dalla Direzione centrale per la polizia dell'immigrazione e delle frontiere, prevista dall'articolo 35 della legge n. 189 del 30 luglio 2002, meglio conosciuta come legge Bossi-Fini, al fine di migliorare i controlli e combattere l'immigrazione illegale. Dal Servizio dipendono gerarchicamente le Zone di frontiera che sono le organizzazioni di vertice rispetto agli Uffici di frontiera. Le Zone di frontiera, in tutto nove, sono paragonabili alle questure. La prima zona comprende Piemonte, Valle d'Aosta e Liguria; la seconda la Lombardia; la terza il Trentino Alto-Adige; la quarta il Friuli Venezia Giulia ed il Veneto; la quinta il Lazio, la Sardegna e l'Umbria; la sesta la Campania, la Basilicata e la Calabria; la settima la Sicilia; l'ottava l'Emilia-Romagna, le Marche e la Toscana; l'ultima la Puglia, il Molise e l'Abruzzo. Gli Uffici di frontiera sono, invece, simili ai commissariati e suddivisi in tre settori: aereo, marittimo e terrestre. Quest'ultimo di fatto non esiste più. «Anche se continuano alcune attività dette di retrovalico, attività di controllo a campione e congiunte, per esempio con la Svizzera – spiega il dirigente – dove la polizia dei cantoni viene in Italia e la nostra va da loro. Se qualcuno non ha i requisiti per entrare in Svizzera viene rimandato in Italia dove molto spesso rimane». Con l'avvento del trattato di Schengen e l'ingresso della Svizzera (nel 2008 per i confini terrestri e nel 2009 per quelli aerei), l'Italia non ha più confini terrestri, ma partecipa al sistema di sicurezza di frontiere esterne dell'Unione Europea. «Attualmente, però, il concetto di frontiera è cambiato – prosegue Felice Addonizio – non è più strettamente legato all'identità o alla struttura territoriale, ma solo a quella europea. Oggi, quindi, si parla di frontiere esterne allargate. In questo ambito ci sono una serie di progetti, che gravitano intorno ad un'agenzia europea che si chiama Frontex, nata nel 2004, nell'ambito della cui azione vengono stabilite e messe in atto una serie di attività congiunte, joint operation, per la protezione dei confini». Entrando in un aeroporto si percepisce subito la particolare sensazione di essere controllati a vista. Ma di fatto, chi vi opera all'interno? «Esclusivamente la polizia di frontiera – risponde il dirigente – con la partecipazione dei carabinieri per quanto riguarda il sistema di sicurezza di carattere generale e per alcune specifiche competenze, mentre la Guardia di Finanza si occupa dell'aspetto doganale». Il corso di formazione di un agente che opera in frontiera si svolge al Caps di Cesena e prevede: l'aggiornamento sulla legislazione degli stranieri e cittadini comunitari e sulle organizzazioni internazionali, gli insegnamenti e le esercitazioni di inglese, di Sdi (Sistema informativo interforze) e di armi e tiro. Vengono impartite lezioni approfondite sull'identificazione delle persone e il falso documentale, sui piani di sicurezza in ambito aeroportuale, sulle tecniche di controllo nei servizi di polizia di frontiera e di contrasto alle importazioni o esportazioni illecite ed esercitazioni sulle attività di presidio e vigilanza nelle infrastrutture aeroportuali. Felice Addonizio ribadisce: «Nell'ambito degli aeroporti vi sono due situazioni che si intrecciano: la prima è quella della frontiera e vi è un gruppo di operatori che si occupa esclusivamente del controllo dei passeggeri; l'altra è quella della sicurezza,

legata all'azione di controllo dei passeggeri ammessi al transito, che accedono cioè al velivolo. A questo scopo sono state concordate con l'Enac, l'Ente nazionale per l'aviazione civile, una serie di misure di sicurezza, descritte sui siti delle compagnie aeree. Sono schede esplicative che descrivono in dettaglio le regole per il bagaglio a mano ed il trasporto di liquidi, spray, deodoranti e alimenti, ma anche di lame, oggetti appuntiti e fiamme libere. I liquidi, in particolare, devono essere mostrati al controllo di sicurezza del bagaglio a mano. Possono essere trasportati solo in piccoli recipienti da 100 ml ed inseriti in un sacchetto di plastica trasparente della dimensione di circa 18x20 centimetri. Ciascun passeggero può trasportare un solo sacchetto». Quando l'Organizzazione mondiale della sanità emana dei provvedimenti di allarme sanitario si moltiplicano i controlli dei viaggiatori provenienti da Paesi a rischio malattie epidemiche. «Supponiamo che arrivi un aereo dal Messico, quindi da un Paese che non aderisce al trattato di Schengen. Il mezzo entrerà subito in un'area sterile e neutra prima di varcare il territorio italiano. Il volo, anche perché a rischio di epidemia da influenza suina, verrà canalizzato. Oltre ai controlli supplementari di sicurezza verranno effettuate, da personale specializzato dipendente dal ministero della Salute, accurate e approfondite verifiche medico-sanitarie, atte a verificare i requisiti di ammissione di coloro che entrano in Italia». Particolare attenzione è dedicata agli imbarchi dei cosiddetti voli sensibili, dove ai passeggeri vengono controllati documenti, bagagli e biglietti aerei. «Ad operare è una speciale squadra, ex "squadra laser", chiamata Ussvs (Unità specializzata sicurezza voli sensibili), composta da poliziotti riconoscibili per vestiario e diverse dotazioni: sono equipaggiati con pistole mitragliatrici M12 e con i nuovi HK-MP5 a puntamento ottico – afferma il direttore del Servizio – e ubicati esclusivamente a Fiumicino e Malpensa. Ultimamente si sta studiando un tipo di abbigliamento che consenta agli operatori di tenere le armi in maniera più agevole. Inoltre, secondo necessità, all'interno degli aeroporti vengono dislocati anche i tiratori scelti, nei punti strategici e per rispondere ad una eventuale minaccia». Ma lontano dagli occhi dei viaggiatori pulsa un articolato sistema di sicurezza. È la sala operativa della polizia di Frontiera: «Controlla l'attività delle pattuglie, segnala i vari interventi; gestisce, quindi, l'operatività delle pattuglie di polizia sul territorio, secondo le esigenze, e coordina le operazioni particolari». Da qualche anno, per aumentare il livello di sicurezza, alcune società private di vigilanza aeroportuale effettuano i controlli sui passeggeri e i loro bagagli con la supervisione della polizia. Ma i controlli non finiscono qui. Spiega Felice Addonizio: «Su alcuni voli procedurati come voli a rischio, che variano di volta in volta secondo delle precise indicazioni ministeriali, vengono fatte le bonifiche degli aeromobili dagli artificieri della Polizia di Stato. Intervengono anche i Cinofili che, grazie ai cani addestrati alla ricerca di armi ed esplosivi, scandagliano l'interno dell'aereo sia alla partenza che all'arrivo ed effettuano anche controlli dei bagagli all'interno degli aeroporti». Negli ultimi anni però, ad affiancare uomini ed animali, si sta aggiungendo anche la tecnologia. Oltre ai già noti metal detector, che fotografano e memorizzano le immagini dei bagagli, anche particolari congegni "sniffer", capaci di fiutare la presenza di esplosivi. Per riconoscere i documenti, invece, si usa il Sidaf (Sistema informativo documenti autentici e falsi), una banca dati contenente le immagini e le descrizioni delle caratteristiche di sicurezza di documenti di viaggio e di identità di varie nazioni del mondo. Dotato di una serie di "postazioni" collegate tra di loro, per lo scambio delle informazioni e delle immagini, il Sidaf è presente in trentasei Uffici di frontiera. In dotazione ai poliziotti che lavorano agli aeroporti esistono anche rilevatori di emissioni di anidride carbonica, del battito cardiaco o di doppi fondi di scarpe, bagagli e oggetti vari. «Il 21 dicembre di quest'anno partirà un progetto europeo – conclude il dirigente – che si chiama C-VIS e sarà dispiegato in sei Stati africani, dell'area magrebina, ad esclusione del Marocco, per problemi diplomatici con la Francia. Il sistema C-VIS prevede la memorizzazione in una banca dati europea delle informazioni relative ai visti per soggiorno o transito nello spazio Schengen. Questi dati comprendono anche la fotografia del richiedente e le impronte digitali di tutte le dita delle mani». Il sistema C-VIS interagisce con il sistema biometrico Bms (Biometric matching system) che è un dispositivo automatico per la verifica di identità o l'identificazione di una persona sulla base di caratteristiche biologiche. Queste caratteristiche possono essere di varia natura e sono generalmente suddivise in fisiologiche (impronta digitale, volto, mano, retina, iride, Dna, eccetera) e comportamentali (voce, calligrafia, stile di battitura, eccetera). Le impronte digitali hanno caratteristiche che le rendono uniche o univoche. Addirittura le dieci dita della mano di un individuo hanno tutte caratteristiche diverse tra loro. A questa banca dati si collegheranno tutti i consolati degli Stati Schengen che rilasciano visti, circa 3.500, e tutti i valichi lungo le frontiere esterne per verificare l'identità del titolare del visto.

01/07/2009