

SALVATORE SCIACCHITANO\*

## IL RUOLO DELL'ICAO NEL FRONTEGGIARE L'EMERGENZA SANITARIA DA COVID-19

SOMMARIO: 1. Gli effetti dell'emergenza sanitaria da Covid-19 sul trasporto aereo. ----  
2. Il ruolo dell'ICAO nel fronteggiare l'emergenza. L'art. 14 della Convenzione di  
Chicago. --- 3. Le misure di *restart*.

### 1. *Gli effetti dell'emergenza sanitaria da Covid-19 sul trasporto aereo*

Il trasporto aereo costituisce una componente fondamentale dell'economia mondiale. Dà occupazione a oltre 65 milioni di persone ed è uno dei principali strumenti della globalizzazione. Proprio per questo è purtroppo anche un mezzo di diffusione del contagio delle malattie infettive e sta soffrendo in maniera pesante gli effetti del COVID-19, pagando un prezzo impensabile solo qualche mese fa.

Le statistiche sono note a molti, ma citerò le ultime dell'ICAO effettuate attraverso il sistema di analisi delle prenotazioni.

Mentre negli anni precedenti, il trasporto aereo cresceva con tassi tra il 4 e il 5% l'anno in termini di passeggeri trasportati, per il 2020 dovremmo registrare una diminuzione del circa 70%, dei posti offerti. Le compagnie aeree subiranno una perdita di ricavi di circa 350 miliardi di dollari.

La crisi sta già producendo effetti estremamente negativi. Alcune compagnie sono in amministrazione straordinaria e tante compagnie,

---

\* Presidente del Consiglio, ICAO (*International Civil Aviation Organization*).

come Air Canada, stanno tagliando tanti posti di lavoro. Pertanto, lo scenario di un ritorno al passato esiste.

C'è il rischio che venga meno la concorrenza tra le compagnie, frutto della liberalizzazione del mercato. Il rischio è quello di vedere una crescita di tariffe, una nazionalizzazione di compagnie aeree e la diminuzione della concorrenza.

## *2. Il ruolo dell'ICAO nel fronteggiare l'emergenza. L'art. 14 della Convenzione di Chicago*

Per far ripartire il sistema, è fondamentale il ruolo degli Organismi Internazionali in particolare dell'ICAO.

Questi, infatti, adotterà a giorni delle linee guida per la ripartenza del settore stilate in collaborazione con le varie associazioni del trasporto aereo, quali IATA ed ACI, e con i principali organismi internazionali, come l'Organizzazione Mondiale della Sanità (OMS), ma anche con Stati membri dell'Unione Europea. Si tratta di linee guida che serviranno ad aiutare i Paesi membri dell'ICAO a disporre di un canale d'implementazione delle misure per la ripartenza del trasporto aereo in maniera uniforme.

Infatti, in questo momento ci sono numerose iniziative a livello nazionale, ma è fondamentale poter contare su misure armonizzate e uniformi a livello globale, in modo che si possano applicare, sia nel Paese di partenza, sia in quello di arrivo, gli stessi criteri di prevenzione della diffusione del virus.

Il trasporto aereo già dall'art. 14 della Convenzione di Chicago è visto come mezzo di comunicazione di malattie contagiose. Già nel 1944 veniva richiesto agli Stati membri la messa in atto di misure di prevenzione della diffusione del contagio. Ciò portò all'elaborazione, da parte dell'ICAO, di standard e raccomandazioni, contenute nell'Annesso 9 alla Convenzione di Chicago.

È evidente che in una situazione pandemica come quella attuale, quest'impianto non è sufficiente. Ha funzionato di fronte a precedenti epidemie, come la SARS o l'Ebola, che però hanno avuto effetti molto più contenuti e localizzati.

Le linee guida che stiamo per adottare sono articolate per fasi che includono il *restart* immediato, la *recovery* nei prossimi mesi, e quella della resilienza, cioè della capacità di sostenere eventuali ritorni in futuro.

### 3. Le misure di restart

Entrando un po' più nel merito delle misure di *restart* è necessario menzionare la questione del distanziamento dei passeggeri a bordo.

Per assicurare un trasporto aereo sostenibile, il meccanismo del distanziamento a bordo è un problema rilevante: il trasporto aereo è destinato a scomparire se si intende applicare a bordo un distanziamento tra passeggeri come quello imposto nei ristoranti.

È necessario disporre di misure di contenimento integrative e/o alternative. Con queste misure è auspicabile che il passeggero possa tornare a volare con la consapevolezza che non sarà contagiato.

Ci troviamo di fatto in una situazione simile a quella che fu determinata dopo gli attentati alle Torri Gemelle, allorché una serie di azioni vennero intraprese dall'ICAO. Ad esempio, da quel momento, a bordo furono installate le porte di accesso alla cabina cosiddette "blindate" e vennero adottate misure di security più severe che sono oggi perfettamente familiari per i passeggeri.

Nel caso specifico, l'obiettivo è quello di adottare misure che siano tali da diventare familiari per i passeggeri, e che siano applicate fin quando non si supererà questa fase di crisi, e quindi per almeno un anno, sperando di rimuoverle non appena la medicina assicurerà il contenimento del contagio attraverso la vaccinazione.

Le linee guida affronteranno anche altri temi. Il primo, e più importante, è la *safety*. Per circa tre mesi aeroplani e relativi equipaggi sono rimasti fermi. Ciò ha determinato la necessità di mettere in atto meccanismi per garantire un'ultravalidità delle licenze e certificazioni in scadenza, in quanto non potevano essere rinnovate durante il periodo di inattività.

Meccanismi di ultravalidità che, però, non devono far abbassare i livelli di sicurezza del trasporto aereo. Questo è un tema fondamentale, non dobbiamo dimenticarlo.

Un altro tema, che normalmente è considerato minore, è quello del cosiddetto *unruly passenger*, ovvero del passeggero che dà in escandescenze a bordo per qualsivoglia motivo e che può generare seri problemi di sicurezza a bordo.

Si potranno presentare situazioni, in aeroporto e all'imbarco, che determinano il negato imbarco per sospetto contagio, e questo può amplificare la platea di passeggeri che rimangono a terra e può complicare la gestione dell'*unruly passenger*, che normalmente costituisce un caso circoscritto, ma estremamente complesso. Anche questo tema verrà affondato dalle linee guida dell'ICAO.

In conclusione, dobbiamo essere fiduciosi che anche questa crisi sarà affrontata dal trasporto aereo con successo, lasciando purtroppo delle conseguenze serie, ma allo stesso tempo fornendo l'opportunità di trarre ulteriori insegnamenti per migliorare la prevenzione in situazioni simili che si possano incontrare nel futuro.



Pubblicato online in giugno 2021

© 2021 dall'Autore/i; licenziatario Atti della Accademia Peloritana dei Pericolanti – Classe di Scienze Giuridiche, Economiche e Politiche.

Questo articolo è un articolo ad accesso aperto, distribuito con licenza Creative Commons Attribuzione - Non commerciale - Non opere derivate 4.0

APJEP | Atti della Accademia Peloritana dei Pericolanti

Classe di Scienze Giuridiche, Economiche e Politiche

Vol. LXXXVIII-LXXXIX (2019-20) - ISSN 2612-1514

DOI: 10.6092/2612-1514/APJEP.88-89.2019-20.9-12