

Anno XIII

30 maggio - 14 giugno 1987 / n. 270 / Lire 3000

AVINEWS

quindicinale di informazione tecnica per gli agenti di viaggi

PIANETA
TERRA

**ALFABETIZZARE
IL TURISMO**

**ALBERGHI:
IL GEORGE V
DI PARIGI**

**TANTE VACANZE
PER UNA SOCIETA'
NUOVA**

**BIRD-WATCHING:
CHE
PASSIONE!**



ASIATIC NUTHATCH.
Sitta Asiatica; (Temm)

Drawn from Nature & on Stone by J. & E. Gould.

Printed by C. E. Hillier.

OKAY, LA VALIGIA E' SIGILLATA

Dall'idea di un ingegnere catanese ad un futuro di maggiore tranquillità per i nostri bagagli. Ministoria di un'invenzione

di Norberto Rigo

Stati Uniti. Pasqua 1985. Volando da una costa all'altra del continente americano, il signor Santagati, anzi, l'ingegner Santagati, di professione costruttore (tra le altre cose), non può immaginare che in quel momento nel bagagliaio dell'aereo avviene un fatto che presto avrebbe cambiato molto i suoi impegni professionali e probabilmente anche alcune nostre abitudini nei viaggi aerei. Giunto a destinazione all'aeroporto di San Francisco Umberto Santagati vede uscire sul nastro trasportatore le sue valigie completamente bagnate e, possiamo immaginare con quale gioia, scopre che anche il contenuto è letteralmente inzuppato. Possibile, si chiede Santagati, che non esista un sistema per ovviare a questo genere d'inconveniente? Chiunque, postosi la doman-

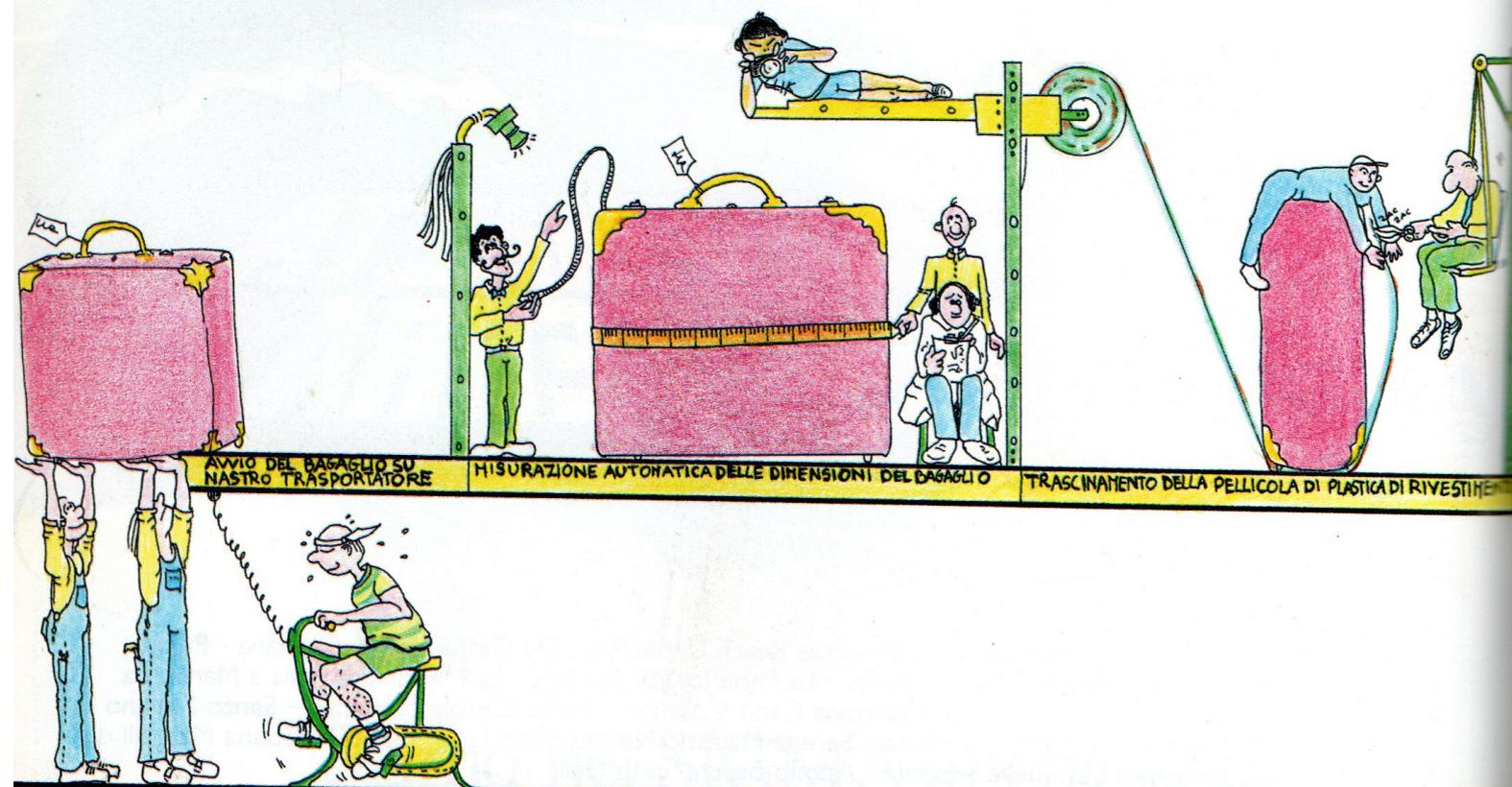
da, non sarebbe andato oltre, ma non Santagati; tornato in Italia cominciò le ricerche: esiste sul mercato qualcosa che permette una protezione dei bagagli? L'ingegnere pensa alla plastica termoretraibile, quella che come sente il calore si restringe e si inguaina attorno al suo contenuto. I macchinari sinora in uso prevedono sistemi d'imballaggio su dimensioni standard o al massimo regolabili a mano ma sempre entro ristretti limiti (basti pensare alle confezioni di barattoli che si acquistano dai grossisti); le valigie dei viaggiatori son invece grandi, piccole, larghe, piatte, rettangolari, tondeggianti, triangolari, morbide, rigide: c'è di tutto! come adattare a ciascun collo l'esatto quantitativo di plastica termoretraibile e soprattutto come predisporre l'esatto punto delle suture?

E' sufficiente applicare alle macchine già note un sistema di misurazione automatico dei bagagli. Semplicissimo, si deve essere detto l'inventore, basta mettere in linea dietro alle asole di lettura le barre che salderanno la plastica!

* * *

Non sappiamo se la trovata sia stata così semplice oppure più sofferta, ma è certo che il risultato sono le due macchine che attualmente lavorano all'aeroporto di Catania, impacchettando per bene i bagagli dei viaggiatori ed in più, grazie ad un espediente tecnico, lasciando libero il manico.

Mi misi in contatto con un'industria del nord - ci dice Umberto Santagati - con l'obiettivo di creare una nuova azienda che producesse solo quel tipo di macchine. Le indagini di mercato al-



l'estero dimostrarono un vivo interesse, più che in Italia.

Non era sfuggita al nostro ingegnere la potenzialità della sua invenzione: non solo protezione del bagaglio, ma sicurezza contro i furti (e per le assicurazioni contro i falsi furti) e soprattutto sicurezza antiterrorismo.

E' l'applicazione antiterrorismo che dovrebbe convincere tutti ad una più generalizzata diffusione di questi macchinari - prosegue Santagati - Finora per i bagagli della stiva dopo il controllo è prevista una strisciolina con la scritta "security", che non impedisce a qualcuno, successivamente, di introdurre un ordigno.

Per ora siamo garantiti solo dalla difficoltà di accedere in quelle zone degli aeroporti, ma con il mio sistema un bagaglio manomesso sarebbe subito visibile.

Nel marzo dell'anno scorso è stato impiantato il primo prototipo a Catania, come servizio sperimentale a pagamento. Due hostess accoglievano i clienti e, prima del check in, li convincevano a farsi impacchettare la borsa per sole 2.000 lire. L'esperimento ha avuto un discreto successo. Ma Santagati non era ancora soddisfatto.

L'azione sul passeggero aveva un senso solo per il discorso "protezione bagaglio" - dice - ma non si poteva parlare di sicurezza e antiterrorismo. Dopo l'esperimento iniziale a Catania abbia-

mo incontrato un vivo interesse di Civilavia e siamo riusciti a coinvolgere Alitalia. Per un periodo la plastica che avvolgerà i bagagli dei clienti in partenza da Catania recherà il marchio Alitalia, che però paga solo la plastica. Questo è uno dei motivi per cui il mercato estero sembra più sensibile a quello italiano: il regime di monopolio alimenta nel nostro vettore aereo solo un tiepido interesse nei confronti di queste macchine; dove al contrario l'introduzione di nuovi prodotti stimola il gioco della concorrenza, l'attenzione è maggiore. Tuttavia l'adozione di questi macchinari da parte delle compagnie aeree non è ancora l'obiettivo finale di Santagati.

E' impensabile che ogni compagnia abbia la sua macchina con il suo logotipo, - sostiene sempre l'ingegnere catanese - Il fornitore del servizio al pubblico, e quindi il mio cliente finale, dovrà essere l'Ente di gestione dell'aeroporto.

Nel frattempo il progetto bagagli sicuri ha fatto degli importanti passi in avanti: a gestirlo è ora la Baggage Pack, società creata dal Santagati, con sede a Catania e (presto) uffici a Roma. Nel novembre 1986 le macchine funzionanti a Catania sono diventate due ed il 18 dello stesso mese un'interpellanza parlamentare ha spinto i ministeri dei Trasporti e degli Interni a studiarne la fattibilità d'applicazione

generalizzata. Apposite commissioni sono state incaricate di esaminare l'argomento: *Ne è venuta fuori una precisa presa di posizione - dice - Approvano il discorso contro le manomissioni.*

Ed accettare la messa in opera degli impianti solo su queste basi significa, ovviamente, che le manomissioni avvengono. Il tiro, invece, va spostato sul tema più importante, l'antiterrorismo. Con un impianto radiogeno applicato davanti ad ogni macchina, ogni collo ne uscirebbe sicuro e controllato. Sempre procedendo sul piano sperimentale, la Baggage Pack, sta concordando di installare a Fiumicino le sue macchine per i voli più rischiosi, per ora sono state contattate la El-Al e la TWA.

In tutte queste vicende s'inserisce il mio business - conclude Umberto Santagati - La mia strategia commerciale è volta al fitto della macchina e ad una piccola royalty sulla valigia, con la quale garantisco l'assistenza.

I passeggeri degli aeroporti di tutto il mondo voleranno tra qualche anno con le loro borse sigillate, sicure e protette? Santagati ne è convinto.

Se non avesse avuto questa cieca fiducia nella validità della propria idea, non avrebbe mai messo in moto un complicato meccanismo che per ora gli ha fruttato solo spese e tanti complimenti. ■

