

Edoardo Monzani

Security, an Unknown Quantity ***Security, questa sconosciuta***



La facciata della Stazione Marittima di Genova
The Passenger Terminal in Genoa

Security. Sino a pochi anni fa questa parola non era di uso comune nel nostro vocabolario di addetti ai lavori. Nei porti si parlava più di *safety* cioè di sicurezza intesa come protezione dagli incidenti che possono occorrere a tutti coloro, dai lavoratori ai passeggeri, che operano e transitano sulle banchine. Poi, dall'11 settembre, e in parte sulla spinta emozionale del governo statunitense, questa parola, che non voleva essere presa in considerazione per le tragiche conseguenze che rappresenta, non solo è entrata nel linguaggio comune di chi opera in porto, ma ancora di più è entrata nella mente di tutti come un autentico chiodo fisso. Sì, oggi tutti gli operatori portuali sono schiavi della *security* e non c'è azione, procedura o movimento portuale che prima di essere iniziata o adottata non tenga conto dei riflessi che questa possa avere nei confronti della sicurezza. A dire il vero il problema della sicurezza dei traffici passeggeri era già stato affrontato con molta serietà ed efficienza a partire dal dirottamento della Achille Lauro nel 1985 e con l'assassinio del passeggero americano Klinghofer. Da quel tragico evento le compagnie di crociera, sia americane che non, affrontarono molto seriamente la problematica creando invidiabili procedure di controllo. Il business delle crociere, già molto importante oltreoceano, non poteva permettersi di sopportare altri fatti criminali, pena una crisi irreversibile. La crisi ci fu, durò ben cinque anni, ma il traffico crocieristico riprese ovunque e nonostante altri fatti delittuosi, guerre e attentati, si consolidò per diventare sia nei Caraibi come nel Mediterraneo e nel mare del Nord quel fenomeno sotto gli occhi di tutti. Certo anche i porti dovettero fare la loro parte. Era una condizione imposta dalle compagnie per scalare i porti. Stazioni Marittime S.p.A., titolare della concessione per tutto il traffico passeggeri del porto di Genova, iniziò a partire dalla ristrutturazione del terminal di Ponte dei Mille avvenuta nel 1990 una serie di investimenti mirati alla sicurezza che portarono alla

Security. Until a few years ago, this was not a commonly used word in our professional jargon. The issue in ports was 'safety', understood as protection against accidents that could happen to anyone, laborers or passengers, who worked or walked on the docks. Then, after September 11th, and partly in the wake of the emotional tide prompted by the American government, the word we were unwilling to deal with because of the tragic consequences it represents, has not only become part of the everyday language of port operators, but has entered our minds as an *idée fixe*. Yes, today all port operators are slaves of security and there is no action, procedure or movement in the port that can be initiated or adopted without considering its consequences in terms of security.

Actually, the problem of passenger security had already been addressed thoroughly and efficiently after the hijacking of the Achille Lauro in 1985, during which the American passenger Klinghofer was murdered. In the wake of this tragic event, both American and foreign cruise lines addressed the issue very seriously, creating enviable control procedures. The cruise business, which was very important overseas, could not afford to fall victim to any more criminal acts, without triggering an irreversible crisis. The crisis did occur, and lasted for five years, but then cruise traffic recovered everywhere, and though other crimes, wars and attacks did occur, it was able to consolidate and become the phenomenon that is visible to everyone today in the Caribbean as well as in the Mediterranean and the North Seas. It is obvious that even ports were forced to do their share. This was a condition demanded by the companies to stop at the ports. Stazioni Marittime S.p.A., which held the concession for passenger traffic through the port of Genoa, began with the renovation of the terminal at Ponte dei Mille, completed in 1990, to make a series of investments in security that led to its certification for the "high standard of excellence in security management" conferred by the IMS, International Maritime Security. The investments substantially involved metal detectors and X-ray equipment to check both hand and cabin luggage of passengers: basically the same equipment used in airports. Cruise lines and ports, in terms of investments in security, worked side by side. The Gulf War in 1991, the Kosovo crisis in 1999 and the tragedy of September 11th simply intensified procedures and investments with the objective of minimizing the risk of terrorist attacks. With the introduction of the ISPS Code, the entire issue of port controls was reappraised and new subjects were involved in the security procedures: Capitaneria di Porto, Border and Customs Police. Each with its own respective capacities took part in the existing procedures to strengthen and

optimize them in order to secure not only the transportation of cruise ship passengers but ferryboat passengers as well. It is sufficient to mention the control of the waters with constant patrolling, the introduction of special devices that read automobile license plates in real time and can reveal anomalous situations on the spot, the use of K-9 units to sniff out explosives, the intensification of customs controls to and for the destinations considered most at risk. Consequently even the Italian Port Authorities and terminal operators were forced to make significant new investments. In the past two years Stazioni Marittime S.p.A. made investments of over one million euro in security systems: they installed 140 color television cameras, that can be handled and are equipped with a motion detection system (that allows them to switch on at night only when they detect motion) that records 24 hours per day, modernized a central control room and purchased new X-ray equipment. But the major costs were the ones involving the control of the territory and passengers travel tickets. Stazioni Marittime S.p.A. spends over 2 million euros on security for a volume of approximately 3 million passengers per year, 800 thousand automobiles and 230 thousand trucks or trailers for a total intake of 13,4 million euro.

Today the entire passenger cycle of cruises is carefully monitored and has suffered least from the introduction of the ISPS Code. The companies often "check-in" the passenger the moment they get on the bus that will take them to the port of imbarcation, where he will be "recog-

certificazione di "high standard of excellence in security management" rilasciata dall'IMS-International Maritime Security. Gli investimenti riguardarono sostanzialmente metal detector e apparecchiature radiogene per il controllo sia del bagaglio a mano dei passeggeri che del bagaglio di cabina: sostanzialmente le stesse apparecchiature che erano presenti negli impianti aeroportuali. Il binomio compagnie di crociere-porto, in fatto di investimenti in *security*, andò avanti di pari passo. La guerra del golfo del 1991, la crisi del Kosovo nel 1999 e il tragico 11 settembre non fecero altro che intensificare procedure ed investimenti con la finalità di minimizzare il rischio attentati. Con l'introduzione dell'ISPS Code tutta la materia dei controlli portuali è stata riesaminata ed altri soggetti sono stati coinvolti nei processi di *security*: Capitanerie di Porto, Polizia di Frontiera e Dogane. Ognuna con le rispettive competenze sono intervenute nelle procedure in essere potenziandole e ottimizzandole nell'ottica di rendere sicuri i trasporti non solo dei passeggeri delle navi da crociera ma anche quelli delle navi traghetto. Basti pensare ai controlli degli specchi acqueei con costante pattugliamento, all'introduzione di speciali apparecchi per la lettura delle targhe automobilistiche in tempo reale e della immediata segnalazione di eventuali anomalie, all'utilizzo di unità cinofile per la scoperta di esplosivi, all'intensificazione dei controlli doganali da e per le destinazioni considerate più a rischio. Conseguentemente anche le Autorità Portuali italiane e i terminalisti sono stati chiamati a effettuare nuovi e più importanti investimenti. Negli ultimi due anni Stazioni Marittime S.p.A. ha effettuato investimenti per oltre un milione di euro in attrezzature dedicate alla sicurezza: sono state installate 140 telecamere a colori, brandeggiabili e dotate del sistema *motion detection* (sistema che permette, di notte, la loro messa in funzione solo in presenza di movimenti) che registrano 24 ore su 24, l'ammodernamento di una sala centralizzata di controllo e l'acquisto di nuove apparecchiature radiogene. Ma i costi maggiori che si sono dovuti affrontare sono stati e sono quelli relativi al controllo sia del territorio che dei titoli di viaggio dei passeggeri. Stazioni Marittime S.p.A. a fronte di una movimentazione di circa 3 milioni di passeggeri anno, 800 mila autovetture e 230 mila tra autotreni e pianali e con relativi ricavi per 13,4 milioni di euro, spende oltre 2 milioni di euro per la *security*.

Oggi tutto il ciclo passeggeri delle crociere è attentamente monitorato ed è quello che ha meno "sofferto" in conseguenza dell'introduzione dell'ISPS Code. Le compagnie "checkinano" il passeggero spesso al momento della salita sul pullman che lo porterà al porto di imbarco, dove verrà ancora una volta "riconosciuto" o ai desk di accettazione nel terminal o, come fanno alcune compagnie, al momento di salire a bordo. Il bagaglio di cabina, quello per interderci più voluminoso, viene, prima di essere consegnato per l'imbarco, riconosciuto dal passeggero ed affidato a hostess delle compagnie: tutto il bagaglio di cabina passa, nel porto di Genova, i raggi "x" tra i più sofisticati in grado di riconoscere, oltre ai tradizionali oggetti di offesa, una serie notevole di esplosivi chimici. Negli ultimi due anni Stazioni Marittime S.p.A. si è dotata di tre complessi radiogeni di ultima generazione, automontati su furgoni Fiat Ducato, e prodotti dalla Gilardoni che le consentono di offrire ai propri clienti un servizio di alta qualità in tutti i terminal utilizzati dalle navi da crociera. Maggiore attenzione è oggi posta dalle

compagnie verso due possibili criticità: sicurezza che tutte le provviste e/o i ricambi imbarcati siano "puliti" e attenta selezione del personale imbarcato. Decisamente più problematico è il controllo del traffico dei traghetti. Se, infatti, le navi da crociera hanno, tempi di sbarco e imbarco molto dilazionati, una massa unitaria di passeggeri che seppur in crescita accede al porto gradatamente e il bagaglio non costituisce, con le apparecchiature radiogene in uso, un problema importante, altrettanto non si può dire per il traffico dei traghetti. Anzi i problemi sono proprio legati al numero dei passeggeri e ai loro mezzi e ai tempi ristretti delle operazioni portuali. Nei periodi estivi vi sono giornate in cui nel porto di Genova transitano, tra partenze e arrivi, oltre 30 mila passeggeri e 10 mila autovetture con navi che impiegano solo 2/3 ore per le operazioni sia di sbarco che d'imbarco. Si tratta di flussi, soprattutto negli imbarchi, che richiedono una grande attenzione nella loro gestione spesso anche dal punto di vista dell'ordine pubblico. Che fare per assicurare il giusto livello di sicurezza per chi viaggia? Controlli, controlli e poi controlli. Questa è la parola chiave. Solo chi è munito di titolo di viaggio può accedere alle banchine, si riscontrano i nominativi riportati sui titoli di viaggio con i documenti personali, si effettuano ispezioni a campione sulle auto al seguito e sulle merci trasportate. Compiti, come si può ben capire, non sempre facili.



nized" once again at the acceptance desk or at the terminal or, as is the practice in some companies, when he boards. The cabin luggage, the largest, must be identified by the passenger before being taken on board, and entrusted to the company hostesses: all the cabin luggage, in the port of Genoa, goes through the most sophisticated X-ray system that can recognize not only traditional weapons, but a remarkable series of chemical explosives as well. In the past two years, Stazioni Marittime S.p.A. has bought three latest generation X-ray devices, mounted onto Fiat Ducato vans, and produced by Gilardoni, allowing it to offer its clients a superior quality service in all the terminals used by the cruise ships. Greater attention is being paid by the companies these days to two possible critical situations: they make sure that all supplies and/or parts that are taken on board are "clean" and carefully select on-board personnel.

Much more problematic is the control of ferryboat traffic. If in fact cruise ships have extended timeframes for embarking and disembarking, a unitary mass of passengers that, despite their growing

number, accedes to the port gradually, and thanks to the X-ray equipment in use, the luggage does not constitute any particular problem, the same cannot be said of ferryboat traffic. On the contrary, the problems involve the number of passengers and their vehicles as well as the tight schedules of port operations. During the summer months there are days when over 30 thousand passengers and 10 thousand automobiles transit through the port of Genoa coming or going on ships that require only 2/3 hours for both embarking and disembarking operations.

These are fluxes, especially when boarding, that require very careful management, often to deal with public order. What can be done to ensure the proper level of security for travelers? Controls, controls and more controls. This is the key word. Only travelers with valid tickets must be allowed onto the docks, names on the tickets must match personal identification, random inspections must be performed on the automobiles and on the cargo that is being transported. It is obvious that these are not easy tasks.

Sistemi di sicurezza nel terminal passeggeri
Security systems at the Passenger Terminal

