

La sicurezza nei porti: protezione, prevenzione e lotta ai traffici illeciti

Author : Giovanni Villarosa

Date : 31 Gennaio 2019



“Migranti trovati in un container nel porto di Genova. La polizia di frontiera ha scoperto quattro immigrati nascosti nell’area parcheggi adiacente a ponte Caracciolo, nel porto di Genova”.

“Porto di Genova, traffico illecito di rifiuti: denunciati 7 marocchini”.

“Traffici illeciti e infiltrazioni jihadiste nei porti italiani” presentato dall’Ispi, l’Istituto per gli studi di politica internazionale.

Potremmo continuare con tutta la rassegna stampa degli ultimi anni, per descrivere un fenomeno che, ormai, ha assunto sempre di più una connotazione globale: parliamo della sicurezza portuale, della protezione, della prevenzione e del contrasto ai traffici illeciti, al traffico di armi, armamenti, delle sorgenti radioattive orfane, di contaminanti CBRN, di traffico di stupefacenti, del fenomeno dell’immigrazione clandestina legata alla tratta di esseri umani per ogni scopo.

I traffici illeciti via mare, e consumati all’interno dei porti, rappresentano un’attività criminogena certamente non nuova, ma piuttosto antica; un quadro decisamente interessante, con importanti spunti e dati sull’argomento, lo troviamo sul report *“Traffici illeciti e infiltrazioni jihadiste nei porti italiani”* presentato dall’ISPI (istituto per gli studi di politica internazionale).

È universalmente noto come le infrastrutture portuali costituiscono da sempre i *centri nodali* per l’organizzazione dei trasporti via mare; rappresentano l’*interfaccia intermodale* per eccellenza fra le rotte marittime e quelle terrestri, tanto commerciali, quanto passeggeri, direttamente collegate alle grandi aree metropolitane, organizzate in una infinità complessa di attività ed operazioni che impattano fortemente l’ambito della sicurezza nel suo insieme: *safety, security e emergency*.

Abbiamo più volte affrontato, su questo *magazine*, il tema della sicurezza, nelle sue diverse accezioni: il concetto della *safety* fa riferimento alla tutela dell’integrità fisica e alla prevenzione

di infortuni, quello della security si relaziona alla prevenzione di atti illeciti dolosi, mentre nell'ambito specifico delle misure per la sicurezza definiamo il concetto di emergency, come quelle attività di sicurezza personali e sociali che vanno attivate quando il meccanismo della security ha fallito; quindi non parliamo più di prevenzione, ma di protezione, di contenimento del pericolo, soprattutto quando la gestione di una crisi si trasforma in danno.

La possibilità di sviluppare l'economia nazionale è direttamente correlata alla capacità di aumentare i volumi delle merci e il numero dei passeggeri trasportati via mare; ma tutto ciò può concretizzarsi solo consolidando il binomio *trasporto & sicurezza*, utilizzando le potenzialità derivanti dal contesto normativo, tecnologico e organizzativo.

Attualmente circa il 40% della popolazione mondiale vive entro i 100 km dalla costa, un numero che nei prossimi dieci anni è destinato ad aumentare in funzione della veloce crescita demografica. Secondo le stime ONU si prevede che nel 2025 il 60% della popolazione mondiale risiederà entro pochi km dalla costa, con l'inevitabile *adozione* delle vie *marittime e fluviali* quali fondamentali punti di riferimento logistico nel commercio mondiale.

Secondo i dati pubblicati dall'ufficio europeo di statistica EuroStat il trasporto marittimo svolge un ruolo essenziale nel commercio internazionale di merci della Unione; lo scambio di beni è passato da una quota del 47% (2006) al 51% (2015). Nel 2015 in particolare, il valore degli scambi commerciali UE con Paesi terzi, movimentati via mare, ha generato un fatturato di circa 1.777 mld di €, pari al 51% del commercio totale svolto internamente, con un peso del 53% delle importazioni extra UE e del 48% nelle esportazioni verso gli stessi.

In questo contesto generale l'Italia si colloca al sesto posto per percentuale di scambi di merci extraunione realizzati via mare, con un valore del 60,7% sul movimento annuo complessivo: in particolare, il commercio marittimo è stato utilizzato nel 66,6% del totale delle importazioni e al 55,9% del totale delle esportazioni.

Dati che testimoniano, laddove fosse necessario, come i porti possano diventare il *crocevia* di ogni possibile attività illecita. Ad esempio, negli ultimi anni il fenomeno del contrabbando di tabacchi all'interno dei porti lo si riscontra con maggior attività nella fascia portuale adriatica, sul naviglio proveniente dai settori greco-albanesi; mentre ben altro volume di affari presenta il traffico di cocaina monopolizzato dalla *ndrangheta*, in sodalizio con i narcos Sudamericani, proprio all'interno del porto di Gioia Tauro; anche se negli ultimi tempi le *cosche ndranghetine* sono solite utilizzare anche i porti di Livorno, Genova, Vado Ligure e La Spezia, data la maggiore vicinanza ai mercati del nord Italia/nord Europa.

Per le altre tipologie di stupefacenti vengono utilizzati gli scali cargo di Brindisi, Bari e Trieste, prevalentemente utilizzati per il traffico di eroina che arriva dall'Afghanistan, Pakistan e Iran, attraverso il corridoio turco-albanese, mentre il traffico di marijuana è pressoché attivo nei porti di Civitavecchia, Genova e Bari, servendosi tanto dei vettori cargo che delle imbarcazioni passeggeri, provenienti sia dal quadrante del nord Africa che dalla penisola Balcanica; come anche l'hashish, importata utilizzando le piastre portuali di Genova e di Civitavecchia.

Molto più interessanti sono le cifre narrate dall'altro settore *navale*, quello rappresentato dal

comparto crocieristico, un settore dove le infrastrutture portuali destinate a questa categoria di traffico, rappresentano un grosso, privilegiato *potenziale* obiettivo delle cellule terroristiche, considerando il *capitale umano* che ogni nave da crociera ha la capacità di trasportare.

Infatti, secondo quanto riportato nell'ottava edizione 2018 dell'*Italian Cruise Watch*, presentato lo scorso ottobre a Trieste, ebbene i dati ci dicono che l'Italia nel 2019 raggiungerà il record storico di crocieristi movimentati (11,85 milioni, pari a un +6,8% del 2018); analizzando i numeri dei movimenti troviamo il porto di Civitavecchia *leader* con 2,56 mln di passeggeri, Venezia con 1,49 mln, Genova con 1,35 mln, Napoli, con 1,23 mln, Savona sotto il mln, con 885 mila; in merito alle *toccate nave* anno, c'è sempre lo scalo di Civitavecchia con 827, Venezia con 530 e Napoli con 445.

A fronte di ciò, il comparto, nel triennio 2019/2021, ha in programma nei principali scali marittimi nazionali un piano di investimenti nei terminal crociere, per oltre 200 mln di €, di cui ben il 74% destinato al potenziamento infrastrutturale.

Le cifre fin qui esposte ci dicono quale peculiarità strategica rappresenta oggi questo comparto, dal punto della sicurezza, tanto *safety* quanto di *security*, e come l'impatto delle minacce, ordinarie e straordinarie, rivestano una particolarmente e rilevante preoccupazione (*homeland security*), specialmente percepita all'interno degli *apparati* della sicurezza nazionale (*intelligence*); l'attentato all'Achille Lauro del 1985 da parte di un commando del Fronte per la Liberazione della Palestina (FLP), fu il primo caso moderno di un assalto terroristico contro una nave da crociera, un fatto che evidenziò la totale mancanza di norme di contrasto a questi nuovi scenari.

Un evento che rappresentò poi il punto di partenza per un nuovo approccio normativo sulla sicurezza del naviglio (non solo come *safety*), quale protezione dagli attacchi terroristici, e difatti, con la "*Convention for the Suppression of the Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation*" (conosciuta anche come *convenzione Lauro*), venne promulgato il primo trattato internazionale in materia di sicurezza contro il terrorismo in ambiente marittimo.

Ma tale accordo segna anche un'altra netta distinzione: differenzia il fenomeno criminale della *pirateria marittima* dal cd *terrorismo marittimo*, cioè il dirottamento del naviglio (passeggeri o mercantile) associato ad atti di violenza contro le persone che si trovano a bordo, e la distruzione/danneggiamento dell'imbarcazione o del suo carico.

Peraltro, all'indomani degli attacchi terroristici del 9/11, emerse chiara la necessità di rispondere, in maniera concreta, alla crescente minaccia terroristica globale dimostrata dall'avanzata *capacità logistica* degli attentatori di ispirazione jihadista, molto più *stragista*, quanto *strategica*, che nel passato; di fatto, dopo un'attenta analisi di tali attentati, saranno proprio le navi da crociera a diventare un *vettore* particolarmente *sensibile*, motivazione che porterà le istituzioni del settore marittimo a definire un nuovo concetto legato alla *security*: *la protezione fisica da atti criminali esterni all'elemento nave, e il miglioramento della protezione delle infrastrutture portuali*.

Ecco allora che nel dicembre 2002 si arriverà all'approvazione di un emendamento alla SOLAS

(safety of life at sea) del 1974, il capitolo XI-2 “*Misure speciali per rafforzare la sicurezza marittima*”, con il quale l’agenzia svilupperà più tardi il codice internazionale per la sicurezza delle navi e delle strutture portuali, meglio conosciuto come codice ISPS (international ship port security code), norma a protezione delle azioni di *sabotaggio, pirateria, dirottamenti e atti di terrorismo*.

Il proposito normativo è quello di fornire tutta una serie di misure, intese a migliorare e rafforzare la sicurezza nei traffici marittimi, la salvaguardia dei passeggeri e di coloro che lavorano a bordo delle navi, dei marittimi a terra, cercando di prevenire, scoraggiandole in anticipo, tutte quelle attività di natura criminosa contro il naviglio passeggeri e mercantile, i porti, i terminal e le attrezzature/installazioni marittime.

Disposizioni che prevedono un insieme di misure di sicurezza sia attive che passive, articolate su tre livelli di protezione, la cui attuazione sarà strettamente correlata ad una puntuale *analisi dei rischi*; in particolare, si comprende sin da subito come un’esatta applicazione delle nuove disposizioni e misure di sicurezza nel sistema marittimo e portuale, necessitatesse di determinate e specifiche figure responsabili, addestrate e preparate nello specifico, ai compiti di *maritime security*.

Prendono così forma nuove figure professionali, immediatamente rese obbligatorie: gli *agenti di sicurezza* della nave SSO (ship security officers), gli *agenti di sicurezza* della società di navigazione CSO (company security officers), gli *agenti di sicurezza* degli impianti portuali PFSSO (port facility security officers); nello stesso tempo vengono definiti anche i piani di sicurezza portuali, applicazioni delle risultanze emerse dalla valutazione e analisi dei rischi, sia della nave SSP (ship security plan), sia dell’impianto portuale PFSP (port facility security plan).

Da tutto ciò si osserva come questo nuovo modello di codice si prefigge di attuare nuove e *dinamiche* misure di sicurezza che portino al:

- controllo degli accessi sulle persone non autorizzate;
- monitoraggio delle attività delle persone e delle navi;
- raggiungimento di un livello adeguato di sicurezza per navi ed impianti portuali;
- differente piano organizzativo dei compiti in base ai programmi e livelli di sicurezza del naviglio e delle infrastrutture portuali;
- programma di messa a punto dei ruoli e responsabilità, verso i responsabili della sicurezza delle navi, e delle autorità per affrontare le minacce *interdipendenti* a livello internazionale (programma di protezione delle infrastrutture critiche europee).

A questo panorama normativo si aggiunse poi la direttiva UE 2005/65, quale indirizzo relativo al “*Miglioramento della Sicurezza nei Porti*”, a completamento del dispositivo delle misure previste e adottate con il Regolamento (CE) 725/2004, che unitamente al D.Lgs n. 203/2007, contribuirono fattivamente ad ampliare i concetti di *security portuale*, emanando una serie di prescrizioni che coinvolgeranno l’intero sistema di approdo nave, la circolazione dei passeggeri e la movimentazione delle merci provenienti dal mare, e non solo, perché si prevederà anche un controllo più *accurato e selettivo* del *sistema accesso* al terminal portuale.

Procedure che presupporranno l'attenta applicazione di strumenti per la valutazione del rischio e la pianificazione dei piani di sicurezza in aree disomogenee tra loro, molto estese e complesse, caratterizzate da spazi comuni, aree di transito, viabilità interna, depositi, parcheggi, arrivando fino alla *catena logistica* del traffico container gestito dal trasporto marittimo, per mezzo della *piattaforma nave/porto*.

È da queste basi normative internazionali che prenderà forma il futuro assetto della sicurezza portuale nazionale, programma coinvolto in un ampio piano di adeguamento del sistema di security, conosciuto come PNSM "*Programma Nazionale di Sicurezza Marittima*", e che ha, come obiettivo, quello di assicurare, in un quadro di cooperazione internazionale, l'incolumità dei passeggeri, degli equipaggi, degli operatori portuali, del pubblico e delle infrastrutture portuali e la regolarità e l'efficienza del trasporto marittimo nei confronti delle eventuali azioni illecite intenzionali.

Programma che determina l'applicazione delle norme e delle procedure in materia di security, ne definisce i ruoli, i compiti, ma particolarmente, i raccordi sinergici tra le autorità di polizia, doganali, forze dell'ordine, enti ed operatori del trasporto marittimo.

Nel quadro operativo di questa nuova azione strategica di *intercooperazione* tra autorità e soggetti portuali, troviamo coinvolti: l'autorità marittima, il comandante del porto, l'autorità portuale, la polizia di frontiera marittima, l'autorità delle dogane, la guardia di finanza, l'ufficio della sanità marittima, i vigili del fuoco, il concessionario per le attività portuali (Lex n. 84/1994).

Però, senza mai dimenticare il prezioso apporto *supplementare*, a tutto il sistema di prevenzione, che il DM n. 154/2009 sulla "*Sicurezza Sussidiaria Complementare*" ha dato *innestando* gli IVP (istituti di vigilanza privata certificati e specializzati nel settore) in supporto ai controlli di sicurezza dei porti, delle ferrovie e dei trasporti in concessione, tramite l'uso di *specializzate* GPG (guardie particolari giurate), nel sistema della cd sicurezza sussidiaria.

Ciò detto, appare evidente la necessità di costruire *ex novo* laddove necessario, o, nella maggioranza dei casi, migliorare e perfezionare nella loro globalità i sistemi tecnologici destinati alla *sicurezza fisica portuale*, intesa soprattutto come *security integrata*, quale protezione dedicata alle persone, ai beni immateriali e materiali, alle infrastrutture da attacchi di origine dolosi.

Ma per *toccare* questo obiettivo, i sistemi e le tecnologie innovative, le reti di sensori integrate a sistemi informatici come supporto alle emergenze, da soli non bastano più; certo, possono massimizzare l'impiego degli operatori sul campo migliorandone gli interventi, ma dalla centralità dell'*elemento umano* non si può prescindere; difatti, senza una funzionale SOC (sala operativa di controllo) in grado di monitorare e gestire in *real time* l'immediatezza della crisi, nessuna moderna tecnologia integrata ai migliori sistemi/sensori potrà mai gestire e garantire, a livelli accettabili, gli incidenti di sicurezza.

Dunque, una SOC *avanzata* dovrebbe essere in grado di gestire:

- i perimetri dell'infrastruttura, i varchi veicolari o ferroviari delle aree portuali;

- gli accessi pedonali, i punti di controllo delle persone;
- aree sterili ad alta sicurezza (extra Schengen);
- gli edifici/aree con infrastrutture tecniche (telecomunicazioni, energia, etc);
- le zone di stoccaggio di merci pericolose, merci comuni, container;
- i terminal per la crocieristica, passeggeri, le aree bagagli;
- le zone portuali sensibili (banchine, rada, specchi d'acqua antistanti);
- le aree di parcheggio, le infrastrutture di servizio esterne al sito;
- i contatti con FF.OO, VV.FF, IVP, sanità, capitaneria di porto, autorità portuale.

In ultima analisi: abbiamo visto come, per il terrorismo, i trasporti marittimi e le relative infrastrutture, raffigurino elementi di particolare interesse, considerato l'elevato numero di vite umane messo in pericolo; o come i cargo mercantili, data la natura stessa di certi carichi di sostanze pericolose o tossiche, potrebbero indurre i terroristi all'attivazione o al rilascio di sostanze inquinanti (rilasci CBRN), ad esempio, in zone portuali o costiere (rischi alla salute umana, danni ambientali); o come le gasiere, le petroliere o altre imbarcazioni cargo contenenti carichi particolarmente dannosi, potrebbero trasformarsi in possibili *ordigni galleggianti*.

A questa condizione si aggiunge un nuovo *contesto*, rispetto al passato: il mutamento avvenuto nelle *relazioni* tra le cellule terroristiche e i gruppi della criminalità organizzata, oggi non più entità separate, ma unite da relazioni di *mutuo interesse* in chiave strategica.

Analisi di *intelligence* hanno evidenziato come intercorrano forti *legami* tra cellule terroristiche/eversive, aventi obiettivi politici, e gruppi della *criminalità* impegnati nel traffico di migranti, armi, stupefacenti, e attivi nelle azioni di pirateria; gli stessi analisti sottolineano poi, come gli obiettivi e le procedure operative di questi *criminali*, tendano, in taluni casi sovrapponendosi, ad alimentarsi gli uni con gli altri.

Ecco perché la *maritime security* diventa l'assoluto *valore aggiunto* dei servizi che una moderna infrastruttura portuale deve garantire, in modo tale da *valorizzare* l'affidabilità dell'infrastruttura, sia essa pubblica che privata, all'uso della stessa da parte dei traffici commerciali e passeggeri.

Sitografia

- http://www.difesa.it/SMD_/CASD/IM/CeMISS/Pubblicazioni/Documents/
- <https://www.sicurezzanazionale.gov.it>
- http://www.ansa.it/liguria/notizie/2019/01/08/clandestini-in-container-porto-genova_a7809cf4-fb7e-4179-b44f-826d93d7e1f6.html
- <https://formiche.net/2018/10/porti-traffici-ispil/>
- <https://www.ligurianotizie.it/porto-di-genova-traffico-illecito-di-rifiuti-denunciati-7-marocchini/2018/12/09/321303/>
- <http://www.antimafiaduemila.com>

Articolo a cura di **Giovanni Villarosa**