

Destinazione sicurezza

Efficienza e sicurezza negli aeroporti italiani. Un obiettivo cui mira la polizia di frontiera, specialità della Polizia di Stato, soprattutto dopo gli attentati terroristici di Parigi e quello dello scorso marzo a Bruxelles. Quest'ultimo evento ha, infatti, rappresentato un salto di qualità nella strategia del terrore colpendo persone inermi in aree considerate tradizionalmente non "obiettivi sensibili" (*area land side*) quali sono quelle antistanti ai banchi check-in degli aeroporti, zone aperte al pubblico dove ci sono bar e circolano parenti e amici dei viaggiatori».

«Lo stato di allerta nazionale era già stato innalzato dal ministro dell'Interno nello scorso novembre – spiega il dirigente superiore Giuseppe De Angelis, direttore del Servizio polizia delle frontiere e degli stranieri – mentre per quanto riguarda gli aeroporti, l'Enac (l'Ente nazionale per l'aviazione civile), ha portato al livello due intermedio le misure di sicurezza sui passeggeri in partenza da applicare ai voli dichiarati sensibili, il che comporta un incremento del dieci per cento delle misure di sicurezza ai gate d'imbarco».

Questo nuovo volto della minaccia terroristica impone di dedicare una grandissima attenzione al *profiling* dei passeggeri, in modo da individuare la potenziale minaccia anticipatamente garantendo la sicurezza dei nostri e degli altri aeroporti dell'area Schengen. Infatti, bisogna sempre ricordare che, nell'area Schengen, i cittadini di Paesi terzi subiscono verifiche approfondite e sistematiche solo all'ingresso dello spazio comune mentre poi sono liberi di circolare senza subire controlli nell'attraversamento dei confini interni.

Tutto ciò pone degli interrogativi sul rapporto tra le misure di sicurezza che devono essere necessariamente adottate per la tutela dei passeggeri e la libertà di circolazione delle persone che scelgono di viaggiare per l'Europa.

La polizia di frontiera, a questo proposito, già dal 2011 utilizza il sistema informatico denominato *Bcs* (*Border control system*) che, realizzando un controllo anticipato di frontiera, permette lo screening iniziale sui viaggiatori prima che questi arrivino in aeroporto. È un sistema che consente di raggiungere risultati importanti anche al contrasto all'immigrazione clandestina.

Dal punto di vista della sicurezza dell'area aeroportuale, ma anche portuale, invece, sono allo studio diversi progetti, tra cui quello di dotare le pattuglie esterne degli aeroporti di telecamere di sorveglianza per la lettura delle targhe delle auto parcheggiate. «Per fare questo abbiamo mutuato le caratteristiche del progetto Mercurio – continua il dirigente –, in collaborazione con la Direzione centrale anticrimine, adattandolo alle nostre necessità».

La tecnologia offre anche un prezioso e insostituibile contributo nella vigilanza dei siti, mediante l'utilizzo di sofisticate telecamere termiche capaci di garantire nell'arco delle 24 ore l'impermeabilità delle recinzioni e di trasmettere il flusso delle immagini continuo alla centrale operativa della Polizia di Stato all'interno dell'aeroporto.

La paura non ferma i viaggiatori Al contrario di quanto si temeva, il traffico passeggeri degli aeroporti italiani non ha subito alcuna flessione neanche a seguito degli attentati. Anzi, il 2015 ha fatto registrare un incremento del traffico rispetto al precedente anno del 4,5%, che in termini numerici equivale a 157 milioni di passeggeri, la maggior parte dei quali si è concentrata nei maggiori scali nazionali (47 milioni di passeggeri a Fiumicino, 20 milioni a Malpensa, 10 milioni tra Linate e Bergamo e 9 milioni a Venezia), mentre nei primi quattro mesi del 2016 si è già registrato un incremento del 6% rispetto ad analogo periodo dell'anno precedente. Tuttavia l'aumento del traffico, che rappresenta una costante degli ultimi vent'anni, ha comportato la necessità di un maggior impegno dei servizi di sicurezza alle società di gestione che, attraverso guardie particolari giurate adeguatamente formate, eseguono controlli ai viaggiatori e ai bagagli in partenza, nelle zone perimetrali e ai varchi carrai, consentendo poi alla polizia di frontiera di dedicare maggiore attenzione alla sezione della sicurezza

dell'area e ai controlli di frontiera.

Tecnologia sempre più evoluta Ma ancor di più, un consistente aiuto è assicurato dal sempre maggior utilizzo negli aeroporti italiani dei varchi automatici (*e-gates*) che assicurano controlli alla frontiera a un numero sempre più elevato di passeggeri in tempi ristretti e con un elevato grado di affidabilità. E anche di ottimizzazione di costi: un solo operatore di frontiera gestisce ben 4 linee di controllo automatico, con un risparmio di risorse pari al 75%.

L'aumento dei "cancelli automatici" per la lettura digitale del passaporto (già ve ne sono 24 a Fiumicino ma sono stati aperti anche a Ciampino, Napoli, Bologna, Venezia e a breve anche a Malpensa) ottenuta grazie alla collaborazione dei gestori degli aeroporti potrà eliminare l'inconveniente delle possibili file di attesa.

Certo il continuo processo di automazione del controllo dei documenti riuscirà a velocizzare i passaggi ma ciò non comporta l'eliminazione della "guardia di frontiera" perché il Codice non prevede ancora passaggi completamente automatici: qualsiasi viaggiatore per turismo proveniente da Paesi extracomunitari dovrà ancora dimostrare di non aver precedenti che siano di ostacolo all'ingresso nello spazio Schengen, di avere mezzi finanziari sostenendo una breve intervista che è quella che costruisce il "profilo" del passeggero.

La tecnologia consentirà, in un prossimo futuro, di affrontare il maggior impegno che deriverà dalle modifiche che il Parlamento europeo sta apportando al Codice delle frontiere Schengen, andando a rendere sistematici i controlli in uscita e aumentando le verifiche anche nei confronti dei cittadini comunitari e di quelli dei Paesi terzi parenti di cittadini Ue, che attualmente hanno facilitazioni per l'accesso nell'area Schengen.

I controlli ai passeggeri che oltrepassano la frontiera sono effettuati con consultazioni delle banche dati nazionali (*Sdi*), europee (*Sis II*) e internazionali (*Interpol Sltid – Stolen and lost travel document*) con un grado di sistematicità sempre maggiore grazie, come sopra ricordato, all'utilizzo della tecnologia per la lettura automatica dei documenti.

Inoltre, con la recente approvazione della direttiva *PNR (Personal name record)*, l'attività di prevenzione e di contrasto al terrorismo internazionale e all'immigrazione clandestina farà una ulteriore evoluzione, mettendo a disposizione degli organi investigativi nonché della polizia di frontiera uno strumento di monitoraggio ad ampio raggio su tutti i passeggeri, compresi quelli che attraversano i confini interni.

Squadre Uopi frontiera La necessità di alzare la sicurezza dei nostri aeroporti ha portato alla realizzazione, per il momento nei soli scali di Fiumicino e Malpensa, delle Uopi frontiera (Unità operative primo intervento) sul modello di quelle già presenti sul territorio a scopo antiterrorismo (vedi *Poliziamoderna* n. 12/2015) da personale che ha svolto un serrato e qualificante addestramento che lo rende capace di fronteggiare i cosiddetti "eventi gravi" che si possono verificare all'interno di un sito aeroportuale.

Il rafforzamento delle misure di sicurezza peraltro risulterà fondamentale per l'aeroporto di Fiumicino che sta ampliando la sua area territoriale con importanti investimenti sulle infrastrutture, che porterà a un consistente aumento di traffico entro il 2020.

Emergenza immigrazione e tutela delle frontiere L'emergenza terroristica non è l'unica che la polizia di frontiera si trova a dover fronteggiare. Anzi. Si deve, infatti, ricordare che l'attività principale di questa Specialità è proprio quella del contrasto all'immigrazione clandestina.

«L'Europa esige che gli Stati membri tutelino con sempre maggior efficacia le frontiere esterne – commenta il direttore del Servizio – attività in cui è necessario fare un salto di qualità. L'Italia è particolarmente esposta al fenomeno dell'immigrazione clandestina per la sua posizione geografica e per la natura dei suoi confini, pertanto è richiesto agli operatori di frontiera un impegno costante e altamente qualificato».

Anche l'Europol ha evidenziato la preoccupante crescita dei tentativi d'ingresso illegale in Europa

attraverso porti e aeroporti mediante l'utilizzo di documenti contraffatti o genuini utilizzati da impostori.

L'Italia ha risposto positivamente a questo appello, con il respingimento, dal 1° gennaio di quest'anno ad oggi, di 4.200 persone alle frontiere esterne, risultato ottenuto attraverso un'attenta analisi del rischio, del profilo dei viaggiatori e grazie anche alla professionalità acquisita dagli operatori di frontiera.

La più grande banca di impronte del mondo Dal 2013 l'Unione europea ha previsto che le autorità consolari degli Stati membri sparse del mondo debbano rilasciare i visti di breve durata previa acquisizione delle impronte digitali ai cittadini di Paesi terzi che vogliono recarsi in Europa. Le impronte sono poi trasmesse in un'unica banca dati, il C-VIS che si trova a Strasburgo che viene consultata all'atto dell'attraversamento della frontiera dello straniero.

«Le impronte sono conservate per cinque anni – continua il dirigente – e probabilmente nei prossimi anni si avranno a disposizione circa 100 milioni di impronte utilizzabili anche per l'attività di intelligence».

Un altro passo verso l'utilizzo delle tecnologie nei controlli di frontiera è rappresentato dal progetto europeo denominato *Entry exit system (Ees)*. Sono stati già stanziati 500 milioni di euro dalla Commissione europea per la realizzazione del sistema, che dovrebbe entrare definitivamente in funzione entro il 2020.

Il progetto si prefigge la registrazione automatica, mediante verifiche biometriche con altre banche dati europee – *Sis II* e *C-VIS*- sia in entrata sia in uscita dei cittadini provenienti da Paesi terzi e che si recano in Europa per soggiorni della durata massima di 90 giorni.

L'*Entry exit system*, che sostituirà l'ormai arcaico sistema di timbratura dei passaporti dei viaggiatori, costituirà un valido sistema di contrasto alla presenza di coloro che permangono oltre i limiti concessi (*overstayers*).

Un impegno costante e fondamentale, quello della polizia delle frontiere in grado di assicurare, attraverso l'attività di vigilanza e contrasto alla minaccia terroristica, anche la serenità per tutti coloro in procinto di partire per le prossime vacanze estive.

“Leonardo da Vinci” Fiumicino È l'aeroporto più grande d'Italia per numero di passeggeri (oltre 40,4 milioni nel 2015) e una vera e propria cittadella se contiamo l'enorme ampliamento che avrà la struttura entro il 2020. Uno spazio dove ogni giorno si muovono migliaia di passeggeri, oltre al personale che lavora nell'aeroporto, da sempre possibile obiettivo di attacchi terroristici che richiede un apparato di sorveglianza complesso ed efficiente.

«Siamo come una piccola questura – racconta Vincenzo Savastano responsabile della sezione sicurezza di Fiumicino – poiché c'è la parte che si occupa della frontiera, quella che si occupa della security, quella di polizia giudiziaria. Per quanto riguarda la sezione sicurezza noi svolgiamo tutte le attività attinenti alla prevenzione e potendo contare su tutte le specialità godiamo di una notevole autonomia. L'intervento in pratica lo gestiamo dall'inizio alla fine». In tale contesto è importante l'attività del Cot (Centro operativo telecomunicazioni), fondamentale punto di coordinamento dei diversi servizi di prevenzione ed intervento predisposti dalla sezione sicurezza. Nel sistema sicurezza aeroportuale, è altresì importante il sistema elettronico degli accessi, deputato a controllare ed a consentire l'ingresso e l'uscita dalle aree riservate al solo personale autorizzato, così da evitare l'indebita introduzione di soggetti e materiali non autorizzati.

Sono 270 gli operatori della polizia che si occupano della sicurezza e anche gli orari di lavoro rispecchiano un impegno notevole. Le Specialità sono attive h24, il gruppo dei cinofili copre l'orario diurno, mattiniero e serale mentre i tiratori scelti, così come gli artificieri coprono l'orario h24, integrandosi con gli omologhi dei carabinieri, con cui dividono il quadrante da vigilare. Per quanto riguarda i cani abbiamo quelli antiesplosivi, antiuomo e antidroga. È recente la presenza delle unità Uopi frontiera anche a Fiumicino, costituite da operatori che hanno seguito un alto corso di formazione

con i Nocs presso Spinaceto. Il piano “Leonardo da Vinci” è la “bibbia” degli aeroporti (emanato dal ministero dell’Interno con classificazione riservata) che a cascata arriva fino agli Uffici di frontiera aerea. In ambito aeroportuale, le decisioni, coordinate, vengono pianificate congiuntamente con le altre forze dell’ordine che supportano le questioni emergenziali, insieme ad altri enti aeroportuali (pronto soccorso, Vigili del fuoco, ecc.) e sotto la vigilanza dell’Enac (Ente nazionale aviazione civile). In caso di emergenza si delimita la zona dello spazio aeroportuale e ognuno svolge il suo compito a seconda dei livelli di sicurezza. A garantire la vigilanza quotidiana dello spazio aeroportuale l’azione coordinata tra Polizia di Stato, Carabinieri e Guardia di Finanza. «Possiamo dire che esiste la massima collaborazione tra i diversi enti – osserva Savastano – in seguito agli attentati ci sono state delle indicazioni da parte del ministero dell’Interno che hanno portato ad avere il supporto del Reparto prevenzione criminale, dei Reparti mobili. Abbiamo intensificato le attività di controllo e filtraggio alle porte di ingresso dove l’operatore può già individuare le possibili persone sospette. L’attività di sicurezza vera e propria viene fatta quando il passeggero attraversa le porte con il metal detector e sottopone il bagaglio ai raggi X».

Attiva h24 e cuore pulsante dell’aeroporto di Fiumicino, la Sala operativa della polizia di frontiera di Fiumicino: «Qui arrivano tutte le problematiche dell’aeroporto – racconta il responsabile, ispettore capo Luigi Giaccari – tramite una linea telefonica predisposta e un numero Aeroporti di Roma (6666). Dalle diverse postazioni, gli operatori Cot possono coordinare tutte le attività in atto, avendo sotto sorveglianza i punti strategici dell’aeroporto, attraverso 8 monitor al plasma, che ricevono le immagini dalle 2100 telecamere attive in tutto lo spazio aeroportuale. Da qui è anche possibile individuare ad esempio che ha abbandonato un bagaglio e capire l’eventuale comportamento sospetto del soggetto, orientando in molti casi l’azione da intraprendere».

“Malpensa” Milano Vigilare su un’area aperta al pubblico che si estende all’interno di un perimetro di circa 20 chilometri è un compito alquanto delicato. Se poi l’area in questione è quella di Malpensa, uno degli scali più importanti d’Italia che solo nel 2015 ha fatto registrare oltre 18 milioni di passeggeri, il compito si fa ancora più delicato. Un ruolo fondamentale nel garantire tale sicurezza lo ricopre l’Ufficio di polizia di frontiera aerea diretto dal primo dirigente della Polizia di Stato Giuseppina Petecca. Un vero e proprio avamposto della legalità contro i possibili rischi di attacchi terroristici, collocato nel cuore dell’aeroporto lombardo e che può contare su poco meno di 480 operatori in divisa. «Qui a Malpensa, vista l’importanza dello scalo, il livello dei controlli è sempre stato molto elevato – racconta Giuseppina Petecca – ma dopo i fatti di Bruxelles abbiamo messo in campo una serie di servizi per rafforzare ulteriormente il dispositivo di sicurezza. Da un lato abbiamo predisposto un controllo, al piano partenze del Terminal 1, cui partecipano anche le nostre unità cinofile antiesplosivi, sui pullman che trasportano passeggeri in partenza dallo scalo, dall’altro abbiamo intensificato la vigilanza nelle aree check-in con verifiche mirate, effettuate sulla base di un attento profiling delle persone». Nel corso del 2015 sono stati 1.523 i passeggeri respinti alla frontiera e 740 quelli denunciati per reati connessi al falso documentale, mentre 996 sono stati i documenti falsi sequestrati. Nel complesso il personale dipendente ha controllato 120 mila persone e 3.500 vetture. I controlli poi, in collaborazione con i 50 uomini dell’esercito dislocati qui a Malpensa, sono estesi anche alla zona della stazione ferroviaria che si trova all’interno dello scalo. Inoltre due nostre auto svolgono h 24 un servizio di pattuglia lungo tutta la recinzione che delimita l’area aeroportuale». Una delle novità principali è rappresentata dalle Uopi, Unità altamente specializzate pronte a intervenire in caso di pericolo; attualmente le Uopi attive a Malpensa possono contare su 15 poliziotti che, organizzati in squadre da 2, quotidianamente vigilano all’interno dello scalo. «In realtà qui in aeroporto – sottolinea il dirigente dell’Ufficio – erano già attive delle unità speciali addette al controllo sui passeggeri dei voli israeliani e statunitensi, considerati altamente sensibili, che venivano registrati in un’area riservata particolarmente blindata e filtrata. Dopo gli attentati in Belgio, tutti gli appartenenti a tali unità hanno partecipato a specifici corsi di addestramento e ricevuto in dotazione nuovi armamenti come la *Ump Heckler & Koch*, pistola mitragliatrice universale. Ma l’impegno costante degli uomini e delle donne dell’Ufficio di polizia di frontiera da solo non basterebbe a innalzare il livello di sicurezza; un aiuto fondamentale in tal senso viene dalla collaborazione con la vigilanza privata dell’ente che gestisce lo scalo e dal crescente uso della tecnologia. Basti pensare alle oltre 2.400 telecamere puntate all’interno dell’aeroporto per registrare ogni situazione e ogni movimento sospetto. Un flusso continuo ed enorme di immagini che confluisce in due sale operative: una più generale gestita dalla società aeroportuale e un’altra, che raccoglie circa l’80% delle schermate, gestita direttamente dalla polizia di frontiera. Qui i video passano sotto l’occhio attento di operatori professionalmente addestrati a cogliere, tra migliaia di immagini, quei particolari e quei dettagli in grado di dare una svolta decisiva alle indagini. Proprio come è accaduto a Bruxelles dove le telecamere in servizio all’interno dell’aeroporto National hanno permesso di identificare gli attentatori e di seguirne le mosse. Ma l’evoluzione tecnologica non conosce soste, e già si pensa all’installazione, lungo tutto il perimetro esterno di Malpensa, di sensori antintrusione in grado di rilevare il calore umano; un ulteriore aiuto tecnologico potrà venire dall’impiego, lungo la strada di accesso all’aeroporto, di auto pattuglie con a

bordo delle speciali telecamere in grado di “leggere” le targhe delle auto in transito ritenute sospette e di incrociare in tempo reale i dati per poter tracciare una scheda dell’ autovettura ed eventualmente procedere all’identificazione dei passeggeri. Certo è difficile pensare di poter importare qui da noi il modello in uso al Ben Gurion di Tel Aviv, dove i controlli alle auto, che incolonnate lungo la strada avanzano lentamente e pazientemente in attesa del proprio turno, iniziano già alcuni chilometri prima dello scalo. In Israele è una scelta dettata dalla necessità e dalla cultura dell’emergenza. Una scelta che prima o poi potrebbe riguardare tutti. Anche noi.

Valentina Pistillo

“Marco Polo” Venezia Tra terra e mare, con le piste di rullaggio che si specchiano nella laguna l’Aeroporto internazionale “Marco Polo” di Venezia – Tessera è il terzo scalo italiano, dopo quello di Roma e Milano, per volume di traffico aereo: oltre 11 milioni di passeggeri l’anno e circa 1.000 collegamenti settimanali. «Per vigilare su questa vasta area, che arriva a misurare oltre 14 km di perimetro – spiega Riccardo Tumminia, dirigente della polizia di Frontiera aerea e marittima di Venezia – sono dispiegati 120 operatori della Polizia di Stato che, nell’arco delle 24 ore, assicurano i controlli di frontiera e la sicurezza dell’intera infrastruttura aeroportuale». Anche qui, dopo i recenti attentati di matrice terroristica che hanno colpito Bruxelles, sono state adottate le stesse urgenti misure di sicurezza individuate a livello nazionale. E così come avviene in tutti gli altri scali della Penisola, i poliziotti di frontiera dello scalo veneziano sono giorno dopo giorno impegnati nella strettissima vigilanza degli accessi alle sale passeggeri e dei banchi check-in durante le operazioni di pre-imbarco per i voli considerati più “sensibili”, come ad esempio quelli relativi ai collegamenti con gli Stati Uniti d’America, Israele, Turchia, Francia, Belgio. Inoltre all’interno delle sale partenze ed arrivi, pattuglie miste composte da operatori della Polizia di Stato e militari dell’Esercito effettuano controlli a campione dei documenti di identificazione e dei titoli di viaggio. «Proprio per quanto riguarda il controllo dei documenti e dei titoli di viaggi – sottolinea il dirigente di polizia – grazie all’utilizzo di avanzate strumentazioni tecnologiche, come il microscopio Leica DMS300, Projectina Inspec8 e la Lente Regula, nel 2015 sono stati sequestrati 50 documenti falsificati, mentre in questi primi mesi del 2016 sono 26 i cittadini stranieri, prevalentemente provenienti dallo scalo aereo di Istanbul, arrestati per reati in materia di falso documentale». In linea con le misure già adottate a Fiumicino e a Malpensa, anche all’aeroporto Marco Polo sono state installate, nell’area degli arrivi extra-Schengen, postazioni e-gate che consentono veloci verifiche dei passaporti biometrici dei cittadini comunitari. Un servizio che sta per essere esteso anche alla zona delle partenze extra Schengen.

L’uso della tecnologia non può però fare a meno, anche in aeroporto dell’insostituibile tradizionale “fiuto” del poliziotto che, durante il normale controllo dei documenti, sottopone i passeggeri, scelti a campione, ad una vera e propria intervista sulla natura del viaggio, attento a cogliere sul volto e nella voce degli interlocutori eventuali reazioni sospette o segni di nervosismo.

«Per aumentare il livello di sicurezza – prosegue Tumminia – anche “Marco Polo” può contare su un sofisticato sistema di video-sorveglianza, che invia tutte le immagini a una “Control room” gestita dalla Società aeroportuale e quindi alla Sala operativa della Polaria. Tale sala operativa svolge, anche un importante ruolo di “cabina di regia” delle attività di security svolte dalle guardie giurate e dalle altre forze di polizia (Arma dei Carabinieri e Guardia di Finanza) che assieme al personale della Polaria costituiscono il “Dispositivo di sicurezza aeroportuale”, così come previsto dal Piano di sicurezza aeroportuale Leonardo da Vinci». A rafforzare il sistema di vigilanza, in occasione di transiti di personalità, quali capi di Stato e di Governo, ci pensa un elicottero della Polizia di Stato che sorvola il perimetro aeroportuale veneziano, inviando a terra tutte le riprese. Sempre a proposito dei 14 km di perimetro, un sofisticato sistema d’allarme a raggi infrarossi assicura che vengano rilevati immediatamente eventuali tentativi di intrusione. Infine anche qui è pronto a partire il progetto Mercurio (vedi pag. 22) per le auto dirette ai parcheggi e alle rampe di accesso alle Sale passeggeri. Insomma Fiumicino, Malpensa e Marco Polo non solo sono all’avanguardia per quanto i dispositivi di sicurezza, ma le soluzioni e le tecnologie adottate in questi scali ne fanno dei veri e propri progetti pilota da esportare in tutti gli scali italiani. E non solo.

Valentina Pistillo

22/06/2016