

# TVCC 2009

Roma 26 Maggio 2009

## LA SECURITY E I PORTI

di

Stefano Bianco

Safety & Security Manager Autorità Portuale di Piombino

# L'ISPS Code

**SOLO** a seguito degli ormai ben noti e tragici fatti dell'11 settembre sono state adottate le prime misure di *security* per i porti di tutti gli stati aderenti all'IMO

*(International Maritime Organization)*



# La Port Security



- Nello specifico è stato stilato un Codice Internazionale di Sicurezza per Navi e Strutture Portuali, ISPS Code (International Ship and Port Facility Security Code), in Europa adottato con il Reg. n. 725/04/CE.

# Cosa prevede la norma per i porti?

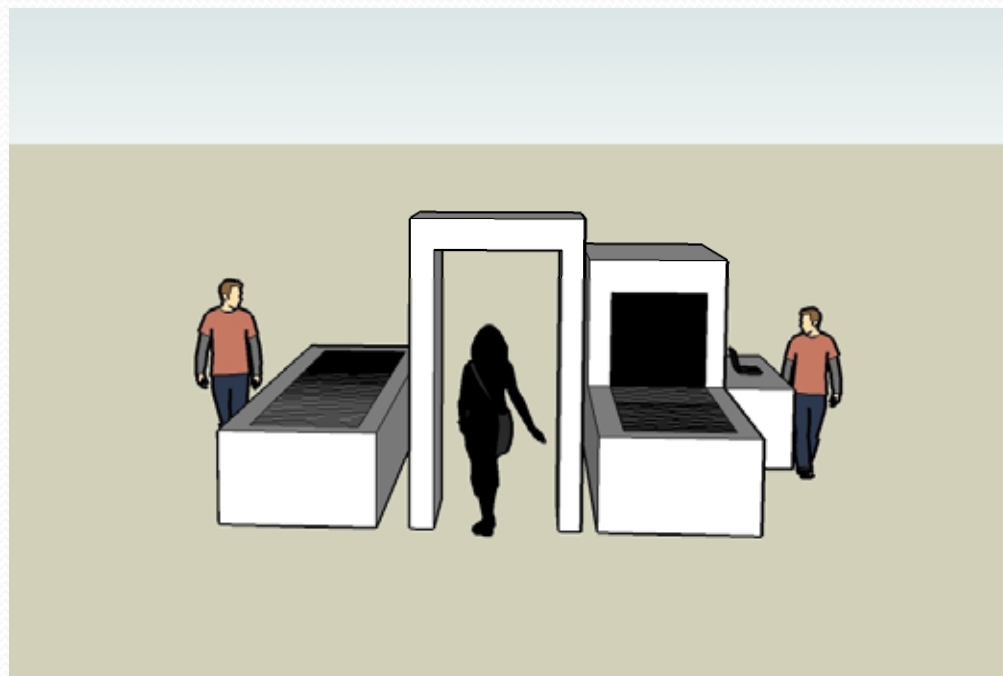
- Secondo il Reg. n. 725/04/CE, dal 1° luglio 2004, tutti gli Stati membri dell'Unione Europea hanno l'obbligo di applicare integralmente le misure speciali di cui al Codice ISPS, *per migliorare la sicurezza marittima, sia nei confronti delle navi e delle imprese armatrici, che nei confronti degli impianti portuali che servono navi di una stazza lorda superiore a cinquecento tonnellate che operano in navigazione internazionale.*
- Successivamente, dal 1 luglio 2005, tali obblighi sono stati estesi anche alle navi passeggeri operanti su tratte nazionali le cui rotte prevedessero una navigazione oltre i 20 miglia dalla costa.

# Cosa è stato fatto

- Sin dal giugno 2004, le Autorità Portuali, i terminalisti portuali e gli armatori si sono attivati dapprima per redigere le indispensabili *analisi dei rischi* per ogni singolo porto e/o per ogni nave, al fine di individuare criticità, possibili minacce e quantificare preventivamente i possibili danni, in termini economici e di vite umane;
- Dalle analisi dei rischi si è passati alla redazione dei *piani di security* (*Port Facility Security Plan*, per gli impianti portuali, *Ship Security Plan*, per le navi).

# IL PORTO COME UN AEROPORTO!?!

All'indomani dell'entrata in vigore delle norme di port security, era luogo comune fare questa affermazione.





# IL PORTO COME UN AEROPORTO!?!


L'argomento si presta a diversi approfondimenti.

Soffermiamoci però su alcuni aspetti che pongono più di un interrogativo.

- Prima di tutto dobbiamo fare una netta distinzione tra porti commerciali



Roma 26 maggio 2009 - STEFANO BIANCO



Se per i primi l'attuazione delle norme risulta più agevole dal fatto che gli stessi, solitamente sono ubicati in aree già delimitate, per i passeggeri la cosa è ben diversa.

- Questo perché..??? ..... Ci sono porti in Italia che hanno tradizioni millenarie e anche la loro ubicazione in contesti urbani, talvolta storici, rende non facile prefigurare un modello aeroportuale.




- Inoltre, se per il passeggero dell'aria il bagaglio da stiva si limita a una valigia di dimensioni comuni 50x70,




per il passeggero del mare, spesse volte, il bagaglio da stiva corrisponde al veicolo.

- Il veicolo! Non è solo l'auto della famiglia che si reca in vacanza con tutti i bagagli necessari, ma basti pensare ad un camper, ad un bus turistico, nonché ad un autoarticolato.



- 
- Da ciò è facile dedurre che, per attuare un modello aeroportuale, sarebbero necessari spazi notevoli, difficilmente individuabili nei porti italiani, e la tempistica sarebbe improponibile.
  - Le esigenze commerciali e le navi sempre più grandi hanno portato ad avere tempi di sosta nei porti, soprattutto nei periodi estivi, sempre più ridotti. Si registrano situazioni in cui in meno di 60 minuti, da una nave sbarcano oltre 600 veicoli con relativi passeggeri a seguito e ne reimbarcano altrettanti.

- 
- Quindi, alla domanda *il porto sarà come un aeroporto(?)* la risposta sarà *ni*.
  - Perché?... Semplice ..., il modello aeroportuale potrà essere un ottimo riferimento per principi e fini, ma le modalità saranno sicuramente diverse.

# Quali misure di sicurezza per i Porti ?

- Procedure soprattutto, che variano da porto a porto
- Le misure tradizionali (recinzioni, vigilanza, rilevatori di esplosivi) sono un ottimo deterrente (ma tutti noi sappiamo quanto servono)
- La videosorveglianza (\*)



# La Videosorveglianza

Personalmente la definisco *la regina* delle misure di sicurezza . . .

. . . a condizione che:

1. Sia funzionante, non sempre è un fatto scontato
2. Sia utilizzata da personale specializzato (per intenderci, non dall'operatore pagato all'impresa di vigilanza, nel migliore dei casi, meno di 20 € l'ora)
3. Sia integrata con una buona piattaforma software per l'analisi delle immagini. Quindi una videosorveglianza che ci aiuti a guardare



## Cosa si chiede di più dalla videosorveglianza

Anche se fino a pochi anni fa una telecamera che ci aiutasse a guardare poteva sembrare un qualcosa di straordinario, oggi tutto questo non ci basta più.

Oggi una telecamera ci deve *parlare*, ci deve dare delle informazioni relative a ciò che mostra.

Come ... ?



Analisi delle immagini a parte, ad oggi un sistema di TVCC si limita a fornirci un scena e le relative immagini.

Ma se oltre all'analisi dell'immagine, potesse fornirci informazioni del tipo: chi è l'autore della situazione analizzata (mezzo o persona); cosa o chi c'è in prossimità della scena dell'evento; chi e cosa può essere utile per chi interviene o presta soccorso;

# Ma di cosa parliamo?

- Il riferimento è ai vari sistemi di trasmissione dati (tecnologia Rfid, Radar, Ais, trasponder Gps, etc..).
- Le informazioni che provengono da questi sistemi sono di tipo statico e/o dinamico: dati identificativi, posizione, direzione e velocità di movimento, oltre ad altri insiemi di informazioni che variano a seconda della tecnologia applicata.

# ESEMPIO

Questa è l'informazione che mi da un sistema TVCC,  
un'immagine della situazione reale



# ESEMPIO

Questa, invece, è un immagine virtuale che rappresenta una situazione reale



# E ALLORA?

Queste informazioni, il sistema TVCC non me le dà

The screenshot displays a maritime tracking application window titled "PIOMBINO - DATI MITO AL 06/05/2009 16.10.17". The interface includes a header with weather information: "VENTO DA NORD-OVEST 115,18°", "VELOCITA' ~7,34 km/h (1,9 nodi)", and "TEMPERATURA ~20,60°".

On the left, a list of ship details is shown:

- NOME NAVE : LUGA PA
- IMO NUMBER : 7382380
- ORMEGGIO : BAT
- MMSI : 247240000
- TIPO NAVE : PASSENGERS

Buttons for "CORREGGI ORMEGGIO", "CORREGGI COORDINATE ORMEGGIO", and "FORZA COORDINATE ORMEGGIO" are visible. The main area features a 3D simulation of a port with a ship docked and various cargo units (containers, trucks, etc.) on the pier.

Additional data on the left side of the interface:

- DESTINAZIONE : OLBIA-PIOMBINO-OLBIA
- DISTANZA (mi) : 21563
- VELOCITA' (Knot) : 14,9
- ULTIMO MESSAGGIO AIS : 20/05/2009 0:22:25
- LONGITUDINE : 0
- LATITUDINE : 0

Two sections for "DATI PASSEGGERI IN ARRIVO" and "DATI PASSEGGERI IN PARTENZA" both show 82 passengers, 0 cars, 105 trucks, 0 campers/pullmans, and 0 motorcycles.

A table at the bottom lists container details:

SELA CONTAINER	N° ONDI	PROPER SHIPPING NAME	CLASSE	PESO NETTO	N° COLLI	TESS
CL327ERAC21215	UR1327	HAY, STRAW or BHUSA	4,1	10000	1	F.A.S-I
CL327ERAC21215	UR1327	HAY, STRAW or BHUSA	4,1	10000	1	F.A.S-I

# ALTRO ESEMPIO

- Situazione passeggeri, questo è il sistema TVCC



Queste sono alcune delle informazioni che si possono acquisire





# CONCLUSIONE

Se le piattaforme dei diversi sistemi di monitoraggio dialogassero con quelle dei sistemi di TVCC, in maniera tale da poter interfacciare i propri dati graficamente con le immagini fornite dai sistemi di videosorveglianza, si avrebbe un quadro di insieme più dettagliato rispetto alla sola analisi dell'immagine.

In tal caso oltre ad immagini ci sarebbero informazioni inserite in una visione reale delle situazioni.

Allora potremo dire che le immagini dei monitor ci parlano.



**Grazie  
dell'attenzione**

Roma 26 maggio 2009 - STEFANO BIANCO