

**I.E.S.**

## **Sistemi di sicurezza e telecomunicazioni**



Roma - 22 ottobre 2004

Il concetto di **sicurezza**, nella sua accezione più ampia, ha assunto dimensioni ed aspetti planetari dal fatidico 11 settembre 2001, quando la più grande potenza politico - militare del mondo, scopre sbigottita, la propria vulnerabilità e la fragilità del suo sistema difensivo, fino ad allora dimensionato come apparato militare per la tutela degli interessi americani nel mondo.

Contro il terrorismo internazionale, in altri tempi denominato dagli esperti della strategia globale come *attività di guerriglia / controguerriglia*, l'imponente strumento militare degli USA deve riconoscere l'inefficacia delle sue strategie mentre di fatto, la società civile americana viene a trovarsi violata, per giunta, in una situazione di insicurezza totale.

È l'occasione storica per incrementare il valore - peraltro da sempre presente come insopprimibile esigenza nella coscienza di tutti i popoli - della **sicurezza**, mentre un grande fenomeno epocale, la **globalizzazione**, estende i suoi notevoli effetti sui sistemi economici e sulla vita stessa delle singole persone in tutto il mondo: nel cosiddetto "villaggio globale", vengono ampliati - nel bene e nel male - dal livello del singolo Stato al livello planetario, le prospettive, i progetti, le problematiche economiche, politiche e sociali.

D'altro canto la maggiore capacità degli uomini del XXI secolo di muoversi secondo l'allocatione delle risorse complessive nel mondo con una rapidità ed una dimensione prima impossibili, non è certo in grado di garantire sempre e comunque alla società moderna una migliore qualità di vita, un più elevato grado di sicurezza sociale, una più equa distribuzione delle risorse.

Per una maggiore chiarezza sarebbe necessaria una più attenta analisi del fenomeno, con gli opportuni approfondimenti, l'una e gli altri non consentiti dai ristretti limiti di tempo.

Baseremo pertanto la nostra esposizione - a completamento ed a conferma di quanto esposto dai pregevoli relatori di questo convegno - su poche considerazioni, sulle quali desideriamo attirare la Vostra attenzione, trattando di seguito, in estrema sintesi, alcuni problemi connessi all'intelligence e alla sicurezza dei trasporti, tra di loro strettamente interdipendenti.

### L'INTELLIGENCE

Oggi le Istituzioni e gli operatori privati di tutto il mondo sono costretti a confrontarsi con una realtà veramente **complessa**, così definibile in quanto presenta un numero elevato di incognite e di variabili.

Chiunque sia chiamato a decidere, istituzioni o privati, deve possedere adeguata capacità di **gestione dei dati**, fondamentali per il processo decisionale che sarà tanto più aderente alla realtà quanto più i fattori ad esso pertinenti saranno valutati con completezza.

I fattori di **incertezza** prodotti dagli avvenimenti internazionali di questi ultimi anni, nonché le esigenze di **urgenza** che spesso ne sono conseguenza (bisogna **decidere subito e bene**), non sempre consentono di procedere nella trattazione delle informazioni con **tempestività e completezza**, in carenza delle quali si corre il rischio di adottare una decisione inattuale, oppure di adottarla oltre il cosiddetto "tempo utile", ormai sempre più prossimo a quello "reale".

A questa situazione sono inoltre collegati due aspetti che oggi costituiscono problematiche aggiuntive:

- le procedure di acquisizione dati;
- la reale efficacia degli effetti della decisione.

In questo contesto acquistano una sempre maggiore evidenza il "mondo dell'intelligence" e l'applicazione di metodologie di valenza scientifica a fattispecie concrete, che conferiscono significato compiuto ai principi di analisi.

In proposito, ricordiamo che le agenzie preposte alla trattazione dei dati hanno sempre dovuto compiere notevoli sforzi per acquisire quelli effettivamente utili, attuando così una specie di "**attività offensiva**" per impossessarsi di notizie e di informazioni.

Oggi il problema è inverso: esiste una vastissima scelta nell'impiego di mezzi tecnici e di procedure che ne consentono una agevole acquisizione. Il punto focale del problema è, a questo punto, la selezione iniziale di quelli veramente necessari ai fini di ogni successiva utilizzazione per decisioni a medio e a lungo termine.

L'esigenza di eseguire **analisi** sorge ogni qualvolta occorre prendere una decisione; **attività decisionale** e **analisi** sono in rapporto biunivoco: la prima presuppone la seconda e viceversa.

Ne consegue una rivalutazione dell'**attività di intelligence**. Non basta, evidentemente l'acquisizione di una semplice notizia, ma occorre una complessa elaborazione per risalire attraverso un solo o una serie di avvenimenti, a identificare un fenomeno, un trend e conseguentemente formulare strategie ed attività operative finalizzate all'obiettivo da raggiungere.

#### LA SICUREZZA NEI TRASPORTI.

La sicurezza nei trasporti costituisce un oneroso problema della società moderna, ulteriormente evidenziatosi per effetto della crescente complessità tecnico - organizzativa dei sistemi di trasporto e per l'incremento di traffico verificatosi sul finire del secondo millennio e sugli sviluppi programmati in prospettiva.

Rispetto al passato sono stati compiuti considerevoli sforzi per rendere sicuro il mondo dei trasporti, sia sul piano nazionale che su quello internazionale.

Rimane tuttavia innegabile che continuano a verificarsi con allarmante frequenza incidenti, più o meno gravi, così come persistono inconvenienti di esercizio che avrebbero determinato un certo numero di incidenti, se non si fosse, più o meno casualmente, interrotta la catena negativa degli eventi, consecutivi o contemporanei, di cui ogni incidente è sempre il risultato.

Secondo una valutazione degli addetti ai lavori, fino agli anni sessanta/settanta, allorché si verificava un incidente, si privilegiava la ricerca tecnica delle cause di esso, adottando alla fine misure tese a minimizzare i fallimenti tecnologici. Il modello dominante era dunque quello ingegneristico.

Negli anni ottanta, a seguito anche di alcuni gravi incidenti in campo aereo, l'attenzione si spostò sul fattore umano: il fallimento della risorsa umana fu così inteso come la causa principale degli incidenti, senza ovviamente ignorare gli aspetti ingegneristici.

È relativamente recente, anni novanta, il riconoscimento dell'importanza dei fattori socio-tecnici e dei fattori organizzativi nella generazione degli incidenti.

Gli incidenti non sono causati solo da fallimenti tecnologici ed umani ma dall'intrecciarsi ed influenzarsi reciproci delle più svariate componenti, tecnologiche, umane ed organizzative.

Secondo questo approccio gli incidenti possono accadere, a volte, paradossalmente, anche rispettando norme e regolamenti, anzi proprio per il loro rispetto, talvolta non essendo più quelle norme e quei regolamenti adeguati a gestire il sistema in scenari mutati da vari punti di vista, sociale, economico, organizzativo, tecnologico e umano.

I processi di liberalizzazione, le grandi ristrutturazioni, il passaggio di poteri dallo Stato alle Regioni, moltiplicano il numero dei possibili "attori".

Se e quando questi provvedimenti vengono adottati senza prestare la **massima attenzione alla sicurezza**, si introducono fattori latenti di crisi che potranno manifestarsi anche molto in avanti nel tempo, quasi si trattasse di un fenomeno di inseminazione di germi patogeni.

Se poi ai processi del tipo descritto si accompagnano massicce riduzioni di personale, senza prendere nella giusta considerazione la perdita del patrimonio di cultura aziendale, questi germi patogeni, forieri di incidenti nel tempo, produrranno sicuramente disservizi gravi, inconvenienti funzionali e infine riduzione della sicurezza nel trasporto.

In Italia, la stessa Costituzione sancisce tra i diritti fondamentali dei cittadini, il diritto alla mobilità, quale espressione di libertà e di progresso.

L'esercizio di tale diritto (nel quale devono essere comprese come un "unicum" la sicurezza delle persone trasportate, quella dei lavoratori del sistema dei trasporti, ma anche la sicurezza delle merci trasportate, dell'ambiente e del territorio dai mezzi di trasporto attraversati) non può né deve prescindere dalla sicurezza intrinseca ad esso connessa, che perseguita ad ogni costo.

Problematiche appena accennate, suscettibili di molti altri approfondimenti, oltre a quelli già espressi dai precedenti relatori.

Sul piano della sicurezza si incrociano le esperienze del settore privatistico, tendenzialmente più sensibile all'evoluzione tecnologica, con le esperienze del settore istituzionale, tradizionalmente più "cauto" nell'acquisire il progresso.

LA I.E.S.

L'esperienza acquisita dalla I.E.S nella progettazione e messa in opera di sistemi atti alla difesa e al controllo di siti militari e istituzionali in genere, nonché nell'attività di supporto tecnico all'attività di intelligence, viene oggi portata anche nel campo della sicurezza dei trasporti.

Tale trasferimento richiede l'adeguamento delle tecnologie e delle metodologie per far sì che non si creino limitazioni delle libertà individuali o disagi tali da scoraggiare la circolazione degli individui.

Perché ciò sia possibile la I.E.S. utilizza le migliori tecnologie oggi disponibili, integrandole in sistemi dedicati e personalizzati.

Quindi la tradizionale videosorveglianza potrà essere corredata da opportuni software per riconoscere automaticamente mezzi sospetti eventualmente segnalati dagli organi di intelligence.

La biometria potrà regolare e controllare l'accesso di zone particolari come quelle per lo scarico o lo stoccaggio di merci pericolose e quelle delegate ad essere il cuore e il controllo del sistema di sicurezza, vere e proprie sale di comando e coordinamento.

Anche la sicurezza delle telecomunicazioni è curata dalla I.E.S. a livello di massima efficienza per evitare che dati strategici possano essere carpiri e utilizzati per la predisposizione di atti terroristici.

I settori di intervento della I.E.S. sono, in sintesi:

- Sistema di distribuzione audio-video per sale da conferenza con podio elettronico, sale regia e di gestione multimediale
- Controlli Accessi e Presenze
- Videosistemi
- Antintrusione, Antiaggressione e sicurezza attiva in genere
- Antincendio
- Telecomunicazioni
- Sistemi speciali dedicati e personalizzati
- Sistemi speciali di trasmissione a fibre ottiche
- Sistemi per la ricezione delle TV da satellite
- Bonifiche per la ricerca di microtrasmettitori

Sembra ovvio che il sistema di sicurezza passiva debba essere periodicamente controllato per garantirne il perfetto funzionamento e per raggiungere il massimo risultato come sistema nella sua globalità, composto dal fattore tecnologico e quello umano.

L' I.E.S. è un'azienda molto sensibile a questi aspetti, un'azienda che ama guardare attorno a sé, seguire i progressi tecnologici, ricercare le procedure più adatte a produrre e garantire la sicurezza dei propri clienti.