



**SQUADRA
COMPLETA**

Insieme a Stefano Milanesi e Federico Leone, all'interno dell'unità Analisi e Gestione Rischi e Progetti di Sicurezza lavorano gli ingegneri Davide Petrillo e Anna Romanò, e i colleghi Andrea Bongiorno e Fabio Mentasana.



RICERCA E SVILUPPO

Dietro le quinte della **security**

Prevenire, valutare e gestire i fattori che possono danneggiare l'azienda. È questo il compito dell'unità Analisi e Gestione Rischi e Progetti di Sicurezza, guidata da Stefano Milanesi

In ambito aziendale si occupano di security più funzioni. In Dru c'è la funzione denominata Security, che deve tutelare le località aziendali e, più in generale, il patrimonio ATM mettendo a disposizione agenti e presidi fissi. E poi c'è una sicurezza meno visibile, che lavora "dietro le quinte" cercando di prevenire, valutare e gestire – minimizzandone gli effetti – eventi che possano danneggiare l'azienda e i suoi asset. È questo, in estrema sintesi, il compito dell'unità Analisi e Gestione Rischi e Progetti di Sicurezza.

«Ci occupiamo di security dal punto di vista della pianificazione e della ricerca e dello sviluppo – racconta a NoiATM **Federico Leone** –. Svolgiamo attività di valutazione e gestione dei rischi aziendali nelle società del Gruppo, ci occupiamo della sicurezza dei colleghi che si trovano all'estero per lavoro: dovesse succedere qualcosa, siamo in grado di fornire loro un supporto».

Informazioni e ricerche

Ma non è tutto, perché l'unità Analisi e

Gestione Rischi e Progetti di Sicurezza si occupa anche di effettuare studi e ricerche su eventi e fatti di cronaca – l'esonazione del Seveso del 2010 o l'attentato nella metropolitana di Minsk del 2011, solo per fare due esempi – al fine di ricavarne informazioni utili alla gestione di eventi futuri. E poi, soprattutto, c'è la partecipazione a progetti europei che hanno come obiettivo il miglioramento della sicurezza nel trasporto pubblico. «Si tratta di progetti molto importanti – spiega **Stefano Milanesi**, a capo dell'Unità –. Io sono

entrato in azienda 24 anni fa inizialmente occupandomi della simulazione di reti di trasporto pubblico, passando poi alla progettazione fisica delle linee. In quegli anni abbiamo capito che si potevano ottenere finanziamenti europei per progetti di ricerca e sviluppo, che hanno portato a svolte epocali. Pensiamo a quello che è accaduto con la disabilità: è stato anche grazie a progetti europei che i sistemi di trasporto pubblico (bus, metropolitane, pensiline e fermate, ndr) nel tempo sono stati modificati per consentire l'accesso migliore per tutti e quindi anche per le persone disabili».

Opportunità non solo europee

Il concetto è chiaro, quindi: questi progetti sono un'opportunità enorme. Un esempio è Secur-ED, ovvero Secured Urban transportation - European Demonstration, iniziativa di durata triennale che aggrega circa 40 partner di 35 Paesi (anche alcuni extra Ue come Turchia, Svizzera e Israele) tra aziende, università, organizzazioni non governative, agenzie governative, ministeri e centri di ricerca europei, con lo scopo di fornire strumenti e tecnologie in grado di migliorare la sicurezza nel trasporto urbano in città europee di medie e grandi dimensioni. «L'aumento dei finanziamenti a progetti di ricerca sulla security e, quindi di riflesso Secur-ED, nasce dopo eventi drammatici come l'11 settembre, gli attentati del 2004 a Madrid e del 2005 a Londra: l'obiettivo è quello di unire le forze tra soggetti interessati da tali fatti per prevenire, contrastare e ridurre gli effetti di questo genere di eventi», racconta Federico Leone.

Partner di qualità

Il progetto Secur-ED vale circa 45 milioni di euro, la Commissione europea ne finanzia 25,5. «ATM solo da questo progetto percepisce oltre 930mila euro, più 140 mila per l'acquisto di strumentazione – racconta ancora Milanese –. Si tratta di cifre importanti, soprattutto in questo momento, che ci hanno anche permesso di inserire e fare crescere nel gruppo due nuovi ingegneri, Anna Romano e Davi-

de Petrillo. La partecipazione a iniziative di questo tipo è fondamentale anche perché consente di entrare in contatto con realtà di primo piano: ci sono le aziende di trasporto pubblico di Berlino, Madrid, Parigi, più altre città minori come Bilbao, Bucarest, Praga. C'è Ferrovie Nord Milano, ci sono aziende che si occupano di tecnologia come Alstom, Thales, Bombardier, Ansaldo Sts, solo per citare le più note. Quindi il guadagno è considerevole e non solo dal punto di vista economico: in quale altra occasione avremmo la possibilità di confrontarci con queste realtà in un settore così delicato? Queste iniziative ci consentono di ottenere una serie di indicazioni e informazioni che altrimenti non avremmo e che possiamo riportare anche al resto dell'azienda. Essere a contatto e fare parte del "top" nel settore ricerca e sviluppo di security ci arricchisce notevolmente rispetto a tutte le altre aziende di trasporto italiano che non hanno l'opportunità di partecipare a progetti di questo tipo. È anche bello vedere come ATM sia considerata un'eccellenza italiana ed europea: sempre più partner ci stanno chiedendo di collaborare a progetti di questo tipo».

Dentro al progetto

Proviamo allora a capire meglio come funzionano questi progetti. «In una prima fase ci sono lo studio, la raccolta, l'analisi e la sistematizzazione dei dati finalizzati a un'applicazione pratica; in un secondo momento si entra nel cuore del problema e si organizzano alcuni test pratici unitamente ad altri partner e alle Forze dell'ordine; infine, segue una vera

e propria dimostrazione finale e ufficiale sempre sul campo – racconta Federico Leone –. La fase di studio è di fatto al termine, abbiamo svolto svariati test sul campo. Già nel 2013 faremo partire alcune dimostrazioni pratiche che avranno Milano come scenario principale: coinvolgeremo anche altri soggetti che hanno per loro natura un ruolo di primo piano in caso di scenari estremi, come i Vigili del Fuoco, la Protezione Civile e in generale tutti coloro che possono essere coinvolti nel caso si verifichi un evento straordinario: effettueremo delle vere e proprie simulazioni cittadine».

Investire in sicurezza

Ma l'unità coordinata da Stefano Milanese è coinvolta anche in altri progetti, ad esempio Securestation, che si pone l'obiettivo di fissare criteri, standard e regole di security per le stazioni e per i mezzi di trasporto pubblico urbano, il progetto Smart Ciber, che ha come obiettivo la prevenzione e la riduzione dei rischi legati al terrorismo e connessi anche ad altri fattori potenzialmente dannosi con impatto sull'intera città. E c'è anche il progetto Savasa, nel quale si affrontano anche le implicazioni legali dell'uso delle tecnologie di security nelle infrastrutture aperte al pubblico. Un lavoro apparentemente poco visibile, i cui risultati sono però evidenti, anche per l'azienda. «In tema di investimenti in sicurezza – chiude Milanese – stiamo cercando di creare anche un simulatore di rischi che potrà avere un impatto sulle decisioni di allocazione del budget dell'azienda». Il lavoro, insomma, non manca. Sicuro. ■

«**PENSIAMO A QUELLO CHE È ACCADUTO CON LA DISABILITÀ: È STATO ANCHE GRAZIE A PROGETTI EUROPEI CHE I SISTEMI DI TRASPORTO PUBBLICO NEL TEMPO SONO STATI MODIFICATI PER CONSENTIRE L'ACCESSO MIGLIORE PER TUTTI E QUINDI ANCHE PER LE PERSONE DISABILI**»