

Gli esperti della Logan's, società incaricata di stilare il piano della sicurezza, stanno lavorando ai possibili scenari

Porto di Trieste, tre piani anti-attentato

Attacco all'oleodotto, nave-bomba e kamikaze: le ipotesi degli 007 israeliani

Prima riunione operativa: i controlli saranno suddivisi fra Authority e terminalisti

Più vigilantes e telecamere

TRIESTE Nuove recinzioni, vigilantes e telecamere a circuito chiuso: questi i suggerimenti forniti dalla Logan's, la società israeliana che si occupa di sicurezza, per rendere meno vulnerabile il porto di Trieste. E a controllare le aree comuni dello scalo potrebbero essere i lavoratori «in esubero» del Molo VII.

Insomma, il porto giuliano, per restare in linea con gli standard internazionali, dovrà adeguarsi ai dettami dell'Imo, l'Organizzazione internazionale marittima. Altrimenti, sottolinea il commissario dell'Ap Vincenzo Mucci, Trieste potrebbe perdere traffici. Se infatti una nave che intende attraccare al porto giuliano non riceverà il via libera, da parte dell'ufficiale addetto alla sicurezza all'attracco, non potrà più ritornare nel nostro scalo, secondo le nuove regole internazionali.

E proprio ieri si è svolta nella sede dell'Authority una riunione con i terminalisti. Saranno infatti quest'ultimi a dover provvedere all'attuazione del piano sicurezza nelle aree in concessione.

Nella relazione della società israeliana si punta l'attenzione soprattutto sulle aree riservate al traffico passeggeri (ovvero i traghetti), e a quelli strategici come l'oleodotto della Siot. Minore cautela si indirizza verso i terminal delle merci.

In realtà, già alcuni terminalisti si sono rivolti alla Logan's per avere un piano della sicurezza personalizzato, altri hanno incaricato dei consulenti diversi. In ogni caso, i progetti dovranno essere approvati dalla Capitaneria di porto entro il 30 giugno. Dal primo luglio, quindi sarà avviata la fase operativa del programma, che avrà ovviamente dei costi. Per quanto riguarda le aree in concessio-

ne, saranno a carico dei terminalisti, mentre per quelle comuni le spese saranno sostenute dallo Stato. Sarà tuttavia necessario armonizzare le nuove esigenze di sicurezza con le competenze delle forze dell'ordine.

Ad esempio, si sta studiando la necessità (o meno) di creare una sala operativa portuale, da dove sorvegliare le varie aree demaniali. Secondo alcuni si rischia un doppiopione, dato che già la capitaneria, ma anche la questura e i vigili urbani, ne sono dotati. Resta inteso che, comunque, in caso di emergenze, a intervenire saranno sempre polizia e carabinieri.

a.r.

TRIESTE Un attentato simile a quello messo a segno nel '72 all'oleodotto transalpino della Siot. O l'azione devastante di una nave-bomba. Oppure quella, più agghiacciante, di un commando di kamikaze che si lancia con un camion cisterna contro una struttura del porto. Sono questi alcuni degli scenari ipotizzati dagli analisti israeliani che dal primo luglio prenderanno in consegna la sicurezza dello scalo assumendosi una parte del lavoro di *intelligence* delle forze dell'ordine tradizionali, polizia, finanza e carabinieri.

Quella degli esperti della Logan's, la società alle cui dipendenze lavorano anche ex alti ufficiali dell'esercito di Tel Aviv e dai servizi di

sicurezza di Tel Aviv, è stata considerata una relazione approfondita ed esauriente. Tiene conto di tutti gli scenari possibili, soprattutto in relazione alla situazione internazionale.

La Logan's, che ha filiali anche negli Stati Uniti e in Medio Oriente, è stata formalmente incaricata dall'Autorità portuale, dopo una gara d'appalto, di ideare il piano della sicurezza dello scalo. Un programma che segue le direttive, dettate nel dicembre del 2002, dall'Imo, l'Organizzazione internazionale marittima che fa parte dell'Onu e conta 163 Paesi membri.

Il manuale realizzato da ex 007 israeliani prevede particolari misure di controllo sia in ambito portuale



I tank dell'oleodotto transalpino della Siot in fiamme dopo l'attentato del 1972 rivendicato dall'organizzazione «Settembre nero».

che nelle infrastrutture dello scalo. In pratica è stato predisposto un progetto specifico per Trieste che tiene conto soprattutto del rischio di attentati terroristici, i quali potrebbero avere come obiettivo strutture, passeggeri, merci e navi. Progetti analoghi sono stati realizzati per Livorno, Cagliari e Bari.

«Trieste è una città particolare. All'apparenza è tranquilla ma ci sono stati anche recentemente segnali inquietanti. E poi nel '72 avete avuto l'attentato ai serbatoi di carburante, rivendicato dall'organizzazione filopalestinese Settembre nero», spiega un manager della Logan's, che ha partecipato ad alcuni dei sopralluoghi e delle riunioni in prefettura.

L'ultimo vertice è avvenuto una ventina di giorni fa. C'erano anche ufficiali della guardia di finanza e dei carabinieri oltre ai rappresentanti della polizia. E c'era chi aveva paventato una riduzione dei compiti assegnati alle forze dell'ordine. Un timore subito fugato. «Abbiamo la qualifica - afferma un investigatore che vuole mantenere l'anonimato - di ufficiali di polizia giudiziaria. Possiamo intervenire, arrestare e riferire al magi-

strato come prevede il codice di procedura penale. Abbiamo mezzi e competenze per fare indagini. Sono sicuro che questa nuova organizzazione della sicurezza in porto non ostacolerà la nostra attività, ma anzi ci renderà tutto più semplice».

In quella riunione in pre-

All'ultimo vertice in prefettura è stato tuttavia specificato che le forze dell'ordine restano in prima linea negli interventi in caso di emergenza

fettura «si è parlato anche e soprattutto del posizionamento delle attrezzature di sicurezza e di controlli ai varchi con particolari strumenti elettronici», racconta uno dei partecipanti.

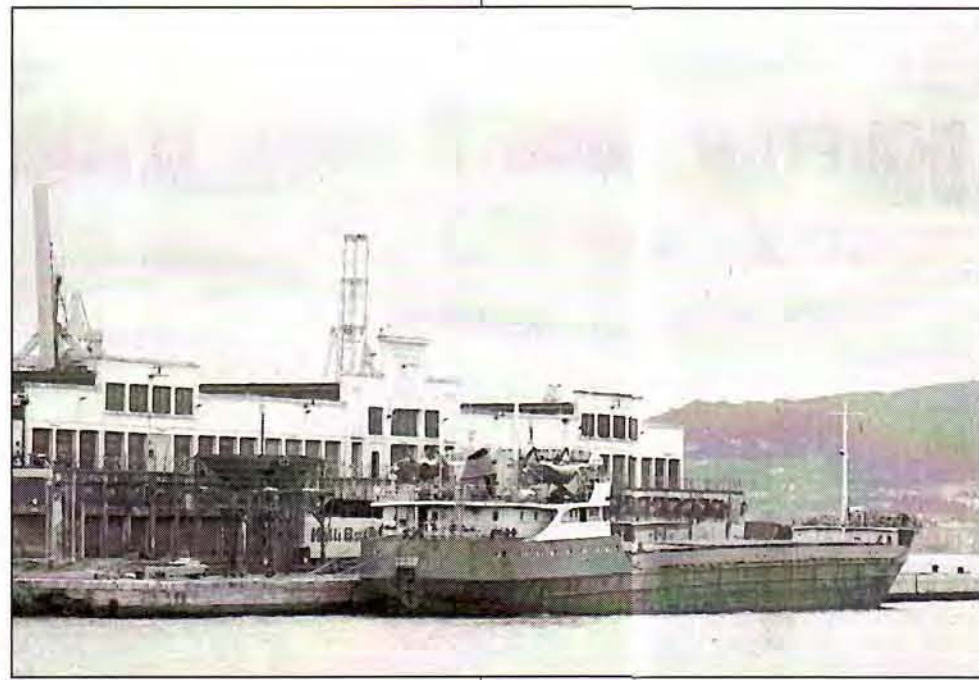
«Posso solo dire - afferma dal canto suo Nicole Touati, manager per l'Italia della Logan's - che nella relazione sugli aspetti della sicurezza ai terminal portuali vengono effettuate delle valutazioni tecniche di rischio dei singoli siti». Tuttavia sulla loro collocazione, la rappresentante della Lo-

gan's non fornisce ulteriori dettagli.

Ma c'è di più. Il piano anti-terrorismo portuale tiene conto anche di un evento più recente, che aveva suscitato grande preoccupazione a livello internazionale: nel febbraio di due anni fa attraccò proprio a Trieste la «Tவில்linger», una delle navi che gli inquirenti considerano facente parte della flotta di Al Qaeda. Una circostanza che era stata segnalata anche dal quotidiano «Washington Post». Il giornale della capitale Usa aveva citato fonti dei servizi di sicurezza americani, i quali proprio in queste ore temono nuovi attentati del fondamentalismo islamico.

La presenza della nave di Al Qaeda a Trieste aveva fatto scattare un'inchiesta da parte della magistratura. Secondo gli inquirenti, la «Tவில்linger» aveva trasportato un «plotone» di 15 militanti integralisti pakistani, scoperti in Porto Nuovo due anni fa. Ma all'epoca erano stati scambiati per clandestini: una volta ricevuto il foglio di via dalle autorità italiane, invece di uscire dal Paese, si sarebbero infiltrati nel resto d'Europa al no scopo di preparare attentati.

Corrado Barbacini



La nave «Tவில்linger» ormeggiata in Porto Nuovo nei primi mesi del 2002: gli investigatori hanno sempre sospettato che i pakistani a bordo fossero legati ad Al Qaeda.