

## L'ATTACCO A LONDRA

## L'attenzione discreta degli Oo7 per la Sardegna

Porti e aeroporti "periferici" considerati obiettivi sensibili

di Piero Mannironi

**SASSARI.** In arabo si chiamava *Aqd al aman*. Era una sorta di patto di sicurezza, un accordo che ufficialmente non doveva esistere, siglato tra i servizi segreti italiani e i dirigenti del terrorismo palestinese. I registi politici del *gentlemen agreement*, che ha "immunizzato" per decenni il nostro paese da incursioni terroristiche mediorientali, furono Moro e Andreotti da una parte e Arafat dall'altra.

Per dire la verità, ci furono due "strappi", due violazioni sanguinose, nel 1982 e nel 1985, con gli attentati contro la sinagoga di Roma e all'aeroporto di Fiumicino. Ma poi si scoprì che erano operazioni riconducibili al dissidente di Al Fatah, Abu Nidal, condannato poi a morte da Arafat. Il "patto", nella sostanza, era questo: l'Italia avrebbe tollerato una certa attività palestinese di tipo logistico sul proprio territorio, in cambio dell'incolumità. L'accordo, tutto sommato, tenne. E questo nonostante all'interno della galassia delle "barbe finte" italiane esistesse un forte partito "filo americano" e "filo israeliano" che non approvava l'*Aqd al aman*. All'interno dei servizi segreti si sviluppò così una silenziosa guerra sotterranea, nella quale rimase fatalmente coinvolto anche il capo centro del Sismi in Medio Oriente, il colonnello Stefano Giovannone, detto "Stefano d'Arabia". Un uomo fidatissimo di Aldo Moro. Giovannone fu accusato e condannato per traffico internazionale di armi.

«Un accordo "politico" era comunque possibile in quel periodo perché la matrice del terrorismo palestinese era laica, portato avanti da organizzazioni laiche e non religiose e integraliste», ha detto il giornalista egiziano Magdi Allam in un'intervista concessa alla rivista del Sisde *Per aspera ad veritatem*. Come dire: un accordo come quello oggi non sarebbe possibile.

La Sardegna era probabilmente una strada molto battuta per il trasferimento di armi e di supporti logistici dei movimenti palestinesi. Un segnale importante, in questo senso, lo si avvertì quando, nei primi anni '80, venne trovato a Monte Pitzinnu un lanciamissili di fabbricazione sovietica. Faceva parte della partita di armi trovate al leader del collettivo di Via dei Volschi, Daniele Pifano, che fu arrestato insieme al palestinese Abu Anzeh Saleh.

Il Fronte popolare di liberazione della Palestina si affrettò subito a dichiarare ufficialmente che non aveva intenzione «di attaccare l'Italia» e che per l'organizzazione si trattava di un'attività all'interno di parametri ritenuti validi in base all'*Aqd al aman*.

Per anni, comunque, le forze di polizia e i servizi di *intelligence* hanno cercato di scoprire se nelle campagne di Lula

Negli anni Ottanta trovate nell'isola tracce del passaggio di armi palestinesi

Controlli all'aeroporto di Elmas (Foto di Mario Rosas)

esistesse un deposito di armi palestinesi, la cui custodia si sospettava fosse stata affidata a gruppi sardi dell'eversione di sinistra.

Ora lo scenario è profondamente cambiato. L'*Aqd al aman* non esiste più e l'Italia è oggi vista come un *Dar al Harn*. Cioè un paese nemico dell'Islam. E quindi ad alto rischio. L'attacco al cuore di Londra ha dimostrato ancora una volta quanto terribilmente vera fosse la torva maledizione di Osama Bin Laden: «Nes-



sun inferno è lontano». Inevitabile, quindi, che oggi si sa riacceso il dibattito sui sistemi di difesa dal terrorismo di matrice islamica. Subito dopo lo choc dell'11 settembre, l'Italia si allineò subito agli standard difensivi adottati in tutto il mondo occidentale. E infatti, nel consiglio dei ministri del 12 ottobre 2001, si scelse di utilizzare contingenti delle forze armate nelle «attività di sorveglianza e controllo di obiettivi sensibili. Quattromila uomini mobilitati per monitorare

«obiettivi militari e infrastrutture civili considerate a rischio». Soprattutto porti e aeroporti. «Risposta inadeguata e muscolare» commentò qualcuno. Ma quella fu una risposta immediata all'allarme lanciato dai servizi di *intelligence* i quali, più che all'ingresso nel territorio nazionale di terroristi, vedevano negli aeroporti potenziali arsenali. Cioè aerei da usare come bombe.

Per gli analisti dei servizi segreti, proprio gli scali considerati "periferici" dovevano esse-

re controllati con maggiore attenzione. La ragione è evidente: perché più porosi, più vulnerabili a una possibile azione terroristica. I porti, invece, erano stati visti soprattutto come "porte d'accesso", come varchi da controllare soprattutto per impedire l'ingresso di materiale utilizzabile in possibili attentati. In questa cornice, la Sardegna è stata monitorata con particolare attenzione dai servizi di *intelligence* per due motivi. Il primo è che la sorveglianza intensa nello Stretto di Sicilia

per contrastare l'immigrazione clandestina ha costituito oggettivamente una forte deterrenza, spostando l'attenzione verso quadranti ritenuti più tranquilli. Il secondo è che in Sardegna è stato identificato uno degli obiettivi considerati "sensibili" per il terrorismo di matrice islamica. Si tratta della base della Us Navy, nell'arcipelago della Maddalena. Non solo perché incarna lo strapotere militare del maggior nemico del terrorismo islamico, ma anche perché dalla base di Santo Stefano sono partiti alcuni sommergibili che hanno partecipato attivamente alle operazioni di guerra in Iraq. I sottomarini, infatti, sono stati utilizzati - per stessa ammissione della Us Navy - come piattaforme dalle quali venivano "sparati" verso Baghdad e Bassora i micidiali missili *Slcm Cruise*. Un obiettivo simbolico, quindi, ma che oggi appare sempre più improbabile perché la strategia del terrore sembra prediligere obiettivi civili.

Non è comunque un caso che gli americani, subito dopo l'11 settembre, abbiano rafforzato i sistemi di sicurezza per proteggere la base di Santo Stefano: circondandola con moli galleggianti, ancorati al fondo del mare da reti d'acciaio disseminate di sensori elettronici, e "coprendola" con un efficiente ombrello radar e satellitare.

Nelle relazioni che i servizi di sicurezza presentano semestralmente al Parlamento, è difficile trovare riferimenti specifici alle strategie di contrasto al terrorismo internazionale. E' una prassi. Anche nell'ultima, presentata il 3 marzo scorso, sono tantissime le informazioni che vengono fornite sulle aree di crisi e le analisi sulle possibili evoluzioni della  *jihad globale*. Poco trapela, invece, sulle strategie di contrasto.

Eppure, qualcosa si percepisce. Soprattutto affiora il cambiamento di filosofia: non più la difesa "fisica" degli "obiettivi sensibili", ma la ricerca di prevenzione identificando le "cellule del terrore" o risalendo alle origini delle dinamiche di morte di gruppi che vengono visti come «moderni "califfati" immateriali».

E infine un passaggio eloquente della relazione presentata dal Cesis al Parlamento: «... le segnalazioni di minaccia raccolte dall'*intelligence*... non mancano di ventilare la possibilità di azioni per via marittima e di tipo non convenzionale».

Come dire: si torna alla paura originaria di un inferno possibile. E' importante sottolineare che i servizi segreti qui non presentano un'analisi, il frutto di un ragionamento, ma alludono a segnalazioni, a informazioni raccolte. Forse non sarebbe un errore riflettere sul fatto che la Sardegna, in questo torbido quadro, potrebbe avere un'importanza strategica e logistica.

## ALGHERO

## Nessun passeggero rinuncia al volo per la capitale inglese

**ALGHERO.** Il traffico da e per Londra gestito con due collegamenti giornalieri dalla Ryanair, non ha subito alcuna variazione nonostante la drammatica giornata vissuta dai londinesi in seguito alla catena di attentati terroristici.

I collegamenti della compagnia irlandese con la metropoli inglese si svolgono con arrivo e partenze nello scalo di Stansted, a una cinquantina di chilometri da Londra. Nel collegamento del primo mattino sono arrivati ad Alghero 149 passeggeri e ne sono subito dopo ripartiti 155.

Da segnalare che, a quell'ora, non si aveva alcuna notizia degli attentati.

Nel collegamento della sera, arrivo da Londra alle 20,15 e ripartenza per la capitale inglese alle 20,40, prenotazioni, arrivi e partenze, sono rimasti invariati. Da Stansted il Boeing 737 è arrivato a pieno carico ed è ripartito con 105 passeggeri, due in più visto che i prenotati erano 103. A ieri notte non si registravano inoltre cancellazioni per quanto riguarda i transiti, nella doppia tratta, dei prossimi giorni. Considerando che gran parte dei volumi di traffico vengono conclusi su internet, sarà necessario attendere qualche giorno per verificare se l'ondata di emozioni provocata dal terribile giovedì trascorso dai londinesi, può influire nelle prenotazioni. I primi passeggeri inglesi in arrivo ad Alghero dopo gli attentati hanno ammesso di essere venuti a conoscenza della terribile sequenza di attentati dai mass media. Altri, di nazionalità diverse, non sono transitati a Londra in quanto provenienti da altri scali europei direttamente sull'aeroporto di Stasted. Anche alcuni italiani e sardi giunti ieri notte sempre sul volo da Londra, hanno riferito di aver appreso degli attentati attraverso comunicazioni televisive in aeroporto o alla radio. Tutto normale dunque per il traffico da e verso l'Inghilterra, tranne una visibile accentuazione dei servizi di sicurezza.(g.o.)

## OLBIA

## Metal detector e guardie giurate La sorveglianza si fa severa

di Gianna Zazzara

**OLBIA.** Metal detector; guardie giurate; sofisticati strumenti di produzione israeliana per rilevare esplosivi; aree off limits. Il porto Isola Bianca ha cambiato volto da quando, una settimana fa, è entrato in vigore il codice internazionale per la sicurezza delle navi e degli impianti portuali (Isps) adottato dall'Unione europea all'indomani dell'11 settembre 2001.

Controlli severi, quindi, sia ai passeggeri sia alle automobili al seguito. Per delimitare l'area degli imbarchi al porto di Olbia sono state issate delle grate. «E' una soluzione provvisoria — spiega Luca Rebutti, responsabile dell'applicazione del piano —. A settembre verranno costruite le infrastrutture».

Il servizio di sicurezza è imponente: in campo, per impedire eventuali attacchi terroristici, quaranta guardie giurate. Che controllano i documenti di identità dei passeggeri e passano al setaccio le vetture alla ricerca di esplosivi. I controlli, però, vengono fatti a campione. Per evitare che si traducano in file di attesa interminabili.

Prima di salire sulla nave, poi, i passeggeri devono passare sotto i metal detector. Un controllo che dovranno superare anche quelli che vogliono entrare alla stazione marittima per acquistare un souvenir o un pacchetto di sigarette.

Ma nessuno ieri protestava. La tensione, a poche ore dall'attentato di Londra, era alta. «Finalmente è stata garantita anche la sicurezza nei porti — dice una signora toscana che attende il suo turno per imbarcarsi —. Non importa se ci saranno ritardi». Molti, invece, erano all'oscuro della novità. «Le operazioni di imbarco sono più lente, è vero, ma non sapevamo che fosse dovuto alla nuova normativa», dicono stupiti due ragazzi romani.

di Mauro Lissia

**CAGLIARI.** Dal primo luglio il porto è un bunker: controlli ai passeggeri, tunnel a infrarossi per i bagagli, vigilanza armata sulle auto in entrata e uscita dall'area degli imbarchi. Dopo dieci anni è ricomparso attorno a buona parte dell'area portuale il muro sovrastato da barriere metalliche che l'amministrazione Delogu aveva demolito con un intervento considerato storico. Quella di Cagliari è la prima Autorità portuale che s'allinea al regolamento comunitario 725 del 2004, che partendo da una direttiva internazionale approvata in 165 paesi stabilisce come difendere gli scali marittimi dal rischio di azioni terroristiche, dettando regole e indicando gli accorgimenti tecnici. Sono stati spesi tre milioni di euro — sui 130 stanziati a favore delle ventitré autorità portuali italiane — per ingabbiare gli spazi d'imbarco e sbarco, filtrare gli ingressi,



I lavori al porto di Cagliari

monitorare con trentasei telecamere accese ventiquattrore su ventiquattro ogni angolo del porto e tenere in servizio una media di diciotto guardie armate, addestrate con un corso specialistico.

Per coprire i costi servirà un milione e mezzo di euro all'anno, che il presidente Nino Granara sta studiando come scaricare sui passeggeri: la legge autorizza a imporre una security tax simile a quella che affligge il trasporto aereo.

Qui si parla di un euro e mezzo per le persone, due euro per i camion, poco più di un euro per le auto. Ma la

decisione sarà presa solo alla fine del mese.

Il piano di Cagliari è stato inizialmente elaborato dalla società israeliana Logans, prima di ottenere l'approvazione della direzione marittima sono state però necessarie almeno tre revisioni — otto, secondo fonti esterne all'Authority — e una corsa finale legata all'obbligo di rispettare la scadenza fissata a livello internazionale: il primo luglio.

«Alla base del piano di sicurezza — ha spiegato il presidente dell'Authority, Nino Granara — c'è la necessità di difendere le navi in transito allo scalo cagliaritano e so-

prattutto la città.

Il porto infatti si trova praticamente nel centro storico, con la banchina principale che costeggia via Roma. Proteggere il porto significa quindi proteggere i cittadini».

A cinque giorni dall'inaugurazione delle misure di sicurezza non tutto naturalmente funziona alla perfezione.

Gli operatori del porto e i passeggeri denunciano disagi e problemi, ma l'interrogativo essenziale è un altro: è davvero utile a prevenire azioni terroristiche? Di certo la sorveglianza ora c'è, prima era pressoché inesistente.

## CAGLIARI

## Il porto diventa un inviolabile bunker

Dal primo luglio anche nel capoluogo in vigore le normative di sicurezza

E' pronto il controllo di persone, bagagli e mezzi.

Chiunque entri o esca dall'area portuale, compreso il personale delle agenzie, ha l'obbligo di farsi identificare e di usare un pass che diventerà magnetico.

Eppure anche l'ex sindaco Mariano Delogu, senatore di An, mette in dubbio proprio l'efficacia del sistema di vigilanza: «Non vedo come un semplice controllo agli ingressi possa fermare una banda di terroristi addestrati — osserva Delogu — penso che accadrà più o meno quanto accade negli aeroporti, dove bisogna mostrare i documenti e poi tutto finisce lì». Le stesse perplessità vengono espresse da alcuni operatori del porto. D'altronde quello di Cagliari è un porto collegato a settanta scali marittimi del mondo, sulle banchine della città arriva di tutto: «Sappiamo che molte cose andranno migliorate — ammette Granara — ma c'era l'urgenza di partire e l'abbiamo fatto».