

L'ALLARME DAI SERVIZI SEGRETI

Cargo "spariti" e rischio jihad, così due rotte portano a Genova

«Radar spenti e percorsi anomali per trafficare armi e uomini»

IL CASO

dalla prima pagina

Spiega come solo nell'ultimo mese nei mari europei siano entrati 9.000 mercantili: 5.500 avevano una bandiera diversa dalla nazionalità della compagnia proprietaria, 17 sono stati scoperti con dati identificativi falsi. È evidente come non tutte le situazioni potenzialmente nebulose siano da ricondurre al pericolo del terrorismo; ma ci sono almeno due episodi che hanno avuto l'Italia come epicentro nell'anno appena trascorso, tenuti in grande considerazione dall'Aise stessa dopo gli accertamenti condotti sul campo dalla polizia marittima. Il primo risale alla fine di settembre, quando gli 007 hanno inviato a Genova il report su una nave partita dalla Turchia e attesa proprio nel capoluogo ligure.

Dai clandestini alla jihad
S'ipotizzava che trasportasse clandestini per una formazione collegata all'Islam radicale. E durante l'avvicinamento alle coste italiane gli investigatori hanno registrato due «anomalie»: un cambio di destinazione, per cui alla fine la Liguria è stata esclusa, e soprattutto lo stop al funzionamento dei radar quando lo scafo si trovava all'altezza di Misurata (Li-

bia) e stava avanzando in prossimità delle coste tunisine. «È stato l'unico caso - conferma uno degli investigatori che curò gli accertamenti al tempo - in cui ai servizi segreti è stato comunicato un esito a nostro avviso "positivo" dello screening, nel senso di un possibile contatto concreto con il terrorismo durante la navigazione».

«Scambi in mare aperto»
L'altro episodio «altamente sospetto» risalirebbe all'8 novembre scorso. È necessario usare il condizionale poiché Windward nel proprio dossier parla di una nave che da Genova, pur essendo diretta in Portogallo, ha percorso 500 miglia marine verso le coste nordafricane, compiendo una sorta d'inversione per poi ripartire alla volta della penisola iberica.

Ha dovuto caricare qualcosa in mare aperto? Perché, si chiedono gli investigatori, un trasporto così strampalato? E ancora: c'è qualche collegamento con quanto accaduto un paio di mesi prima, quando un'altra portacontainer decise di «sparire» per un po' davanti alla Libia? L'Autorità portuale e la Capitaneria di porto genovesi, per quanto riguarda i fatti di novembre, parlano di «accertamenti in corso poiché alcuni dati non coincidono», e la Procura ha deciso d'inda-

Le due rotte sospette intorno all'Italia



I numeri

7 navi segnalate dai servizi segreti italiani alle autorità marittime di Genova e degli altri principali scali italiani poiché pericolose potenzialmente sul fronte del terrorismo internazionale

9.000 navi sono entrate in acque europee nel mese di dicembre

5.500 avevano una bandiera diversa da quella della nazionalità della proprietaria

17 avevano dati identificativi falsi

191 risultavano di proprietà di compagnie formate sulla carta da una persona

UN LIBRO PREMONITORE, UNO SCENARIO INQUIETANTE

IL TERRORE CHE POTREBBE VENIRE DAL MARE

FABIO POZZO

Il mare di William Langewiesche è una distesa infida e anarchica, popolata da navi armate da compagnie di comodo, cargo che possono cambiare più volte bandiera e nome, marinai sprovvisti di documenti personali... Il suo libro, "Terrore dal mare", pubblicato in Italia da Adelphi nel 2005, aveva scosso la comunità marittima, anche perché sondava un'ipotesi inquietante: che una qualunque portacontainer con un carico letale potesse attraccare indisturbata alle banchine di New York, di Londra o di Genova, e che per farlo potesse scegliere la via più diretta, e cioè rispettare alla lettera l'intrico di regolamenti e procedure che governano la navigazione.

Navi-bomba, navi-bersaglio, navi-fantasma come l'Artic Sea (il cargo russo scomparso e ricomparso misteriosamente sulla rotta Finlandia-Algeria) o più semplicemente navi per il trasporto di uomini, armi, esplosivi. Ora, che il mare sia stato da sempre via per di ogni tipo di traffico non è una scoperta. Se però questa realtà è letta sotto la lente della lotta al terrorismo, be', allora quel libro di oltre dieci anni fa appare premonitore. Qualche spunto, oltre all'allarme lanciato dal Ft? Il 9/11 ha fagliato una normativa specifica in tema di protezione dei porti, con relativa stretta alle misure di sicurezza. È del giugno scorso la nota del Viminale che aggiorna gli obiettivi sensibili e chie-



La Uss Cole

de a prefetti e questori massima attenzione ai porti, possibili obiettivi, ma anche il passaggio più rapido per raggiungere zone di guerra (e viceversa). I report degli esperti di intelligence parlano da tempo del terrorismo navale come nuova frontiera del mondo jihadista per la guerra all'Occidente. Ricordano l'attacco del 2000 con una bar-

ca-bomba contro il cacciatorpediniere Usa "Cole" ormeggiato nel porto di Aden (17 morti, 39 feriti), per il quale Washington puntò l'indice su Al Qaeda, ma anche i sospetti sui legami occulti dei pirati dello Stretto di Malacca e somali, e il ritrovamento in Afghanistan di video girati da gruppi terroristici asiatici, africani, del Medio Oriente e del Caucaso che studiano nei dettagli le operazioni marittime di altri gruppi guerriglieri. Osservatori come il docente universitario Nicolò Carnimeo, inoltre, riflettono anche sulla solidarietà criminale gemma della globalizzazione, che con gli scafisti della tratta dei migranti può mettere al servizio ottimi comandanti alla Spa del terrore.

sità d'informazioni fornita dai moli di partenza». **TOMMASO FREGATTI** fregatti@ilsecoloxix.it **MATTEO INDICE** indice@ilsecoloxix.it © BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI