



Tir pieni di missili e bombe, a rischio di rapina Ogni mese partono da Roma tonnellate di esplosivo, propulsori spaziali e componenti militari. La vigilanza spesso ridotta a una sola persona Armi, carichi senza scorta

MASSIMO LUGLI

Camion carichi di armi ed esplosivo che partono da Roma e attraversano l'Italia con l'unica scorta di una guardia giurata semiaddormentata. Trasporti ad altissimo rischio, attrezzature militari e missili terra aria, on the road come mobili, polli o maiali. Giganteschi autoarticolati pieni di nitroglicerina o propulsori per i viaggi spaziali fermi per tutta la notte nelle piazzole di sosta mentre una patetica "sentinella", armata solo di pistola, fa la guardia passeggiando, infreddolita, avanti e indietro.

È una situazione grottesca che si ripete decine di volte ogni mese. Verrebbe da riderci su se - in questo clima di allarme rosso, di città blindate e obiettivi sensibili sotto massima tutela - la totale deregulation di questi viaggi ad alto rischio non evocasse scenari da incubo. Mentre a Fiumicino i passeggeri sono costretti a consegnare, prima di imbarcarsi, la trousse per la manicure, un autoarticolato pieno zeppo di sistemi di puntamento arriva alla caserma della Marina militare di Buffoludo, vicino Taranto, dopo un percorso di 550 chilometri. La "scorta" era un vigile notturno con pochi mesi d'anzianità a volte affiancato da un collega novellino assunto due giorni prima con un contratto di formazione. Uno che a malapena sa distinguere una semiautomatica da un revolver.

La denuncia parte da Enzo Del Vicario, segretario del sindacato nazionale della vigilanza privata (Savip) e trova una drammatica conferma nei racconti degli addetti ai lavori.

Ecco la testimonianza di R.L., 10 anni di servizio, un milione e mezzo di stipendio, veterano di questo genere di missioni. «Negli ultimi due anni ne avrò fatte, personalmente, almeno ottanta - spiega - Da Roma partono dai tre ai sei carichi ogni settimana. Spesso sono materiali di aziende che lavorano per forniture militari come l'Alenia o la Fiat Avio. Le destinazioni sono diverse: Brennero, Chiasso, Taranto, Modena, Bergamo e i porti di Livorno, Piombino, Civitavecchia, Talamone».

La cosa più assurda è che, una volta valicato il confine, cambia tutto: in Francia la polizia organizza presidi agli incroci o ai semafori e sorveglianza, discretamente, il tragitto; mentre in Spagna la Guardia Civil mette in campo una scorta di motociclisti e di auto. Da noi, quasi sempre, l'angelo custode è un unico "vigilante": a volte viaggia, da solo, su una "Matiz" o una "Punto", istupidito dai 60 all'ora in autostrada (velocità massima consentita ai Tir che portano esplosivo), ma più spesso sale in cabina con i due autisti.

«I trasporti d'esplosivo non potrebbero fermarsi nelle aree di sosta - racconta ancora R.L. - ma i camionisti staccano il cartello e si mettono a dormire. Noi, teoricamente, dovremmo restare svegli ma, spesso, partiamo dopo aver già fatto nove ore di servizio ed è inevitabile che finisci per addormentarti. Per legge dovremmo avere a disposizione due radio: una collegata con la sala operativa dell'istituto e una con polizia o carabinieri. In realtà abbiamo solo le nostre vecchie ricetrasmittenti che a Civitavecchia perdono già il contatto e i cellulari. Per non parlare delle armi: mai visto un fucile o un giubbotto a prova di proiettile. Solo le nostre pistole. Quanto all'addestramento, meglio stendere un velo pietoso».

Il vigile racconta di aver "scortato" in questo modo vari tipi di esplosivo e componenti da guerre stellari. «Spesso non sappiamo cosa ci sia sul camion - aggiunge - ma di sicuro la nostra stessa presenza è un invito per i malintenzionati, piuttosto che un deterrente. Non possiamo fare servizi in borghese e vedere un uomo in divisa nella cabina di un autotreno è già un segnale chiarissimo. In passato - aggiunge - alcuni di questi carichi erano affidati alle forze armate, ma ormai la tutela è quasi totalmente monopolizzata dalle guardie giurate. Gli istituti più gettonati sono Europol, Deltapol e Cosmopol».

Una conferma, sia pure indiretta, viene da un alto funzionario dell'Alenia Difesa: «La sicurezza di un trasporto deriva da due fattori: safety e security. La prima consiste nell'evitare rischi di esplosioni o incendi e ci pensiamo noi. La seconda riguarda le normative vigenti e non certo le ditte produttrici. Vanno considerate anche le condizioni ambientali: in Sicilia, dove l'esplosivo è molto "ambito", ci sono piani ben articolati di tutela. Nel Lazio la situazione è diversa: perché un camion di C3 dovrebbe essere più a rischio di una cisterna che trasporta acido?». Parole ineccepibili, ma che non tengono conto di quello che è successo l'11 settembre a New York.