

Il giorno dopo l'attentato, viaggio nei punti deboli dell'aeroporto romano

«Qui a Fiumicino siamo vulnerabili» Così può passare una valigia-bomba

Secondo gli accordi internazionali in vigore, il controllo dei bagagli in transito e in arrivo non è obbligatorio - Dopo gli attentati, però, le compagnie hanno disposto per alcuni voli esami più accurati - «Ma attenzione - sostengono nello scalo - questa è la situazione dell'intero traffico aereo mondiale»

ROMA — La piccola folla guarda con qualche apprensione il tabellone luminoso delle partenze. Ore 11, volo Alitalia per Tel Aviv; ore 13, altro aereo per Tel Aviv; alle 14, una partenza per Damasco, e più avanti nel pomeriggio ancora voli per Tunisi, Algeri, Atene... Fino a tre settimane fa queste rotte avrebbero fatto pensare a nient'altro che a vacanze o viaggi di lavoro. Ora, invece, il tabellone sembra disegnare ipotetici «tragitti di guerra», voli ad alto rischio, il pericolo di una valigia imbottita di tritolo.

Sedici ore dopo, l'aeroporto Leonardo da Vinci porta per intero i segni dell'esplosione dell'altra sera. Nel l'ampio interrato dove si smistano i bagagli in transito, una piccola buca — 40 centimetri di diametro, non di più — segna il punto preciso dell'esplosione. Sopra, il fitto incrociarsi di finanziere e poliziotti, lo sguardo teso del personale di vigilanza danno all'«Leonardo da Vinci» l'aspetto di uno scalo in stato di massima allerta. I terroristi degli aero-

porti hanno colpito Fiumicino con la massima tranquillità. Ed a guardare quelle valigie che ancora adesso scorrono sui nastri di smistamento senza alcun controllo, viene da pensare che se verranno rifar lo potranno di certo. E senza grandi difficoltà. La realtà è che oggi, dopo la raffica di sanguinosi attentati, gli aeroporti di mezzo mondo scoprono di essere assolutamente indifesi: bersagli vulnerabili dalla follia omicida ormai pronta a scattare senza preavviso e seguendo logiche difficilmente prevedibili.

VIAGGIO DI UNA VALIGIA ESPLOSIVA — E se le bombe viaggiano ormai in eleganti borse di pelle, vediamo — allora — quante sono le possibilità che i terroristi vedano fallire il loro piano omicida. Patrizio Briani, addetto stampa della Società Aeroporti di Roma (titolare, fra l'altro, di alcuni dei servizi di controllo), spiega: «Primo caso. Volo Alitalia Roma-Parigi-Londra: una linea considerata a rischio quasi nullo e coperta da una compagnia — l'Alitalia, ap-

punto — non al centro di particolari tensioni. Un passeggero arriva in aeroporto con un bagaglio a mano ed una valigia. Dopo il check-in, viaggiatore e borsa vengono sottoposti all'esame dei metal detector, mentre la valigia — dopo un passaggio sulla bilancia per stabilirne il peso — viene avviata (solitamente attraverso nastri rotanti) a bordo pista per essere imbarcata. Non è sottoposta ad alcun controllo. Una volta a Parigi, nel caso di cambio d'aereo, la valigia viene scaricata, trasportata su carrelli ai soliti nastri rotanti e poi smistata verso il nuovo aereo. Anche in questo caso, nessun controllo. L'unica verifica è effettuata al momento del reimpacco delle valigie: se qualche passeggero risulta non avere ripreso il proprio posto a bordo, i viaggiatori vengono fatti scendere e si chiede loro di identificare i rispettivi bagagli, così da scoprire l'eventuale valigia senza più proprietario».

Secondo caso: l'ipotetico percorso di una valigia im-

barcata su un aereo ancora dell'Alitalia ma questa volta in viaggio su una linea considerata «calda» (supponiamo Nuova Delhi-Roma). In tale caso, per esplicita richiesta rivolta dalla compagnia alla società che gestisce i servizi a terra nell'aeroporto indiano, oltre ai viaggiatori vengono passati al controllo dei metal detector anche i bagagli destinati alle stive dell'aereo. Il controllo viene effettuato in partenza, negli eventuali scali di transito e nell'aeroporto di arrivo. Molte compagnie, ormai, chiedono controlli di questo tipo sulle linee considerate «a rischio». In diversi altri casi, invece, sono le stesse autorità locali ad ordinare esami più severi per gli aerei di compagnia considerate possibili obiettivi di attentati. Notissimi in tutto il mondo, per esempio, sono i controlli riservati dalle autorità israeliane a chi viaggia sugli aerei della compagnia nazionale o su qualunque altro aereo in partenza o in arrivo a Tel Aviv. L'ultimissimo controllo, quello personale pri-

ma di salire a bordo, pare venga effettuato addirittura da personale dei servizi aerei.

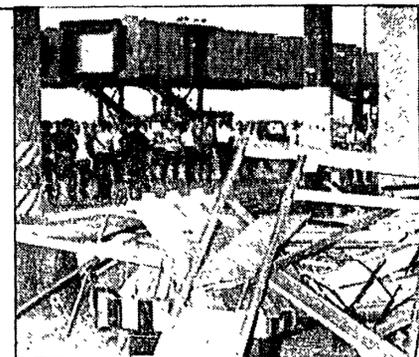
«La situazione è questa — conferma Patrizio Briani —. La verità è che gli stessi accordi internazionali non prevedono il controllo obbligatorio di tutti i bagagli. Del resto, effettuarlo sarebbe come decretare la fine del trasporto aereo: l'attesa prima dell'imbarco diventerebbe lunghissima».

MA FIUMICINO NON È IL PEGGIORE — Di questo e di altro, ai bordi di un'ampia sala di attesa, stanno ora discutendo dipendenti della «Società Aeroporti di Roma» e personale Alitalia in servizio a terra. Poco lontano, in uffici riservati, sta per iniziare la riunione del «Comitato per la sicurezza aeroportuale», alla quale seguirà un incontro col ministro Signorile. Ora che la bomba è esplosa, ora che anche Fiumicino è entrato nella mappa degli aeroporti «ad alto rischio», qualcuno torna a contestare l'ormai nota inchiesta pubblicata dal «New

York Times» due settimane fa sulla sicurezza dei più grandi aeroporti del mondo. Metal detector sensibilizzati, scarsi controlli, disfunzioni nei servizi a terra: Fiumicino ne usciva quasi ad ossa rotte.

«Ma quella inchiesta — spiega ora un dipendente Alitalia — era fondata su nulla. Voglio dire una sola cosa: i risultati della ricerca furono resi noti domenica 23 giugno. Bene, proprio quel giorno da due diversi aeroporti canadesi (che il «New York Times» definiva sicurissimi) partivano due aerei con valigie cariche di esplosivo. La notizia, che oltre 300 morti scoppiando sul «jumbo» indiano in volo al largo dell'Irlanda; la seconda altri due nell'aeroporto di Tokio. Ora gli americani propongono di boicottare lo scalo di Atene, perché lì si imbarcarono i direttori del loro «jumbo» Twa. E perché noi europei, allora, non chiediamo la chiusura degli scali canadesi?».

Federico Geremicca



FIUMICINO — I danni causati dall'attentato



Lo scalo in cifre

400 voli al giorno
Sedici milioni di «colli» all'anno

ROMA — Un enorme rettangolo il cui lato più lungo misura quattro chilometri e quello più breve poche centinaia di metri in meno. Dentro, 15 mila persone (tra personale Alitalia e dipendenti della Società Aeroporti di Roma) che lavorano tentando di far andare ogni cosa per il suo verso. Da questo piccolo esercito sono esclusi piloti, hostess e personale di bordo. E, naturalmente, le migliaia di viaggiatori che vi transitano ogni giorno.

Ecco il «Leonardo Da Vinci», l'aeroporto romano entrato in attività nel 1961. Fino a ieri, per sicurezza, era considerato a livello dei migliori scali europei. Oggi, nonostante le 120 persone per questo impiego della Società Aeroporti di Roma e le diverse centinaia di agenti di polizia, carabinieri, uomini della Finanza e vigili del fuoco, la sua sicurezza è messa in discussione.

«Occorrerebbe controllare tutte le valigie, in arrivo, in partenza ed in transito: solo così si potranno evitare attentati come quello dell'altra sera». Il commento è unanime, ma tradurre in fatto operativo questa indicazione è tutt'altro che facile. All'interno del «Leonardo Da Vinci» transitano ogni anno qualcosa come 16 milioni di valigie, ed una statistica fissa in 1,2 a 1 il rapporto tra bagagli e viaggiatori.

Ogni giorno, tra arrivi e partenze, a Fiumicino si registra un movimento di circa 400 aerei. Lunedì 1° luglio, quando è esplosa la bomba, tale cifra ha raggiunto la punta di 409.

Per un volo Alitalia l'ordigno esplosivo?

È l'ipotesi più attendibile degli investigatori - Lo scoppio doveva avvenire su un aereo diretto a Madrid - Una bomba di 2 chili

ROMA — Nessuno ha rivendicato la mancata strage di Fiumicino. Incerta la matrice degli attentatori, incerta addirittura la provenienza della valigia di color rosso saltata in aria prima dell'imbarco, probabilmente su un volo di linea dell'Alitalia per Madrid. Gli inquirenti ritengono che l'obiettivo dei terroristi fosse quello di far esplodere la bomba durante il volo, soltanto i soliti «segnali burocratici» nello smistamento bagagli avrebbero quindi evitato una strage sopra i cieli del Mediterraneo.

Una semplice coincidenza ha risparmiato conseguenze assai più gravi anche tra il personale dell'aeroporto addetto al servizio bagagli. Al momento dell'esplosione, infatti, la gran parte dei lavoratori si trovava a mensa, e gli unici tre feriti costretti al ricovero al San Camillo di Roma guariranno in pochi giorni. Sono Giuseppe Marconi, di 50 anni, Damiano Sarrocco e Gerardo Delli Fiori, ancora sotto choc.

L'incognita che più pesa sulle difficili indagini di polizia non è comunque ancora sciolta. Nessuno ieri era ancora in grado di stabilire da quale scalo sia realmente partita la valigia. Si parla con insistenza di Beirut, o di un altro aeroporto medio-orientale, ma nemmeno questa ipotesi chiarisce ovviamente il motivo ed il «mandante». In Medio Oriente sono numerosi i gruppi terroristici in

grado di mettere in atto senza troppi scrupoli «diplomati» una strage ai danni dello Stato italiano. Qualcuno ha ricordato le numerose minacce lanciate contro il nostro paese dai gruppi estremisti del movimento «Amal», soprattutto in occasione dell'arresto dei sette libanesi ritenuti responsabili del progetto d'attentato contro l'ambasciata Usa a Roma. Ma anche le «Fari», un gruppo armato considerato di estrema sinistra e formato da una ventina di terroristi libanesi, hanno reclamato la liberazione dei loro compagni arrestati a Parigi ed in Italia, minacciando rappresaglie.

Difficile ipotizzare una responsabilità diretta di queste fazioni soprattutto tenendo conto del complesso scenario internazionale seguito alla trattativa per gli ostaggi americani. Anche il ruolo di mediazione attribuito all'Italia in questa circostanza può aver influito sulla decisione di qualche gruppo estremista medio-orientale.

L'unica «pista» ad aver perso credito nella giornata di ieri sembra quella dei «Sikh», in quanto la valigia esplosiva non era destinata a New Delhi. Gli uomini della polizia scientifica, diretti dal dottor Enzo Scevola, hanno nel frattempo effettuato i primi rilievi tecnici sul luogo dell'esplosione. Si sarebbe trattato di due chili di esplosivo collegati ad un congegno a tempo. Non sono state però trovate tracce di timer.

I bagagli al deposito saranno tutti aperti

La decisione presa in un vertice al Leonardo da Vinci, col ministro Signorile - Quarantena per colli provenienti da «zone sospette»?

ROMA — Ci sarà un collegamento operativo tra i servizi segreti dei paesi occidentali per combattere il terrorismo internazionale. E quanto si evince da un comunicato emesso da Palazzo Chigi, al termine di un super vertice antiterrorismo al quale hanno partecipato il presidente del consiglio Craxi, il vice presidente Forlani, il ministro dell'Interno Scalfaro, il ministro della Difesa Spadolini, i capi del Sisd (prefetto Parisi), del Sismi (ammiraglio Martini) e del Cesis (prefetto Sparano). Sul versante interno sono intanto annunciate importanti novità all'aeroporto di Fiumicino: tra l'altro dovranno essere aperti i bagagli da lasciare al deposito.

Il documento ufficiale del governo parla di «misure necessarie per garantire una maggiore sicurezza dei nostri aeroporti e delle bagagli e alla prevenzione e repressione degli atti di pirateria aerea». Uscendo da Palazzo Chigi, Spadolini aveva detto: «È dichiarato che occorre verificare gli strumenti in atto e di condizionare ancor meglio i collegamenti con tutte le nazioni interessate a questo fronte comune».

Sul piano dei provvedimenti internazionali, il controllo dei voli di linea, c'è, soprattutto in materia di terrorismo (con riferimento anche all'esplosione della valigia allo scalo romano di Fiumicino) va segnalata la presa di posizione del conservatore svedese Andre's Bjorck, relatore all'assemblea del consiglio d'Europa. Bjorck ha proposto a tutte le com-

paglie aeree europee di boicottare a titolo d'esempio l'aeroporto di Atene dove pare si siano imbarcati i terroristi che hanno dirottato l'apparecchio della Twa e tenuto in ostaggio decine di passeggeri americani). Conversando con i giornalisti prima di aprire la minisezione estiva dell'assemblea dei 21 paesi euroccidentali, ad Amburgo, Bjorck ha sottolineato che «Atene figura nella nera» degli aeroporti più pericolosi del mondo, elaborata ufficialmente dalla Iata (l'associazione internazionale delle compagnie aeree). L'esponente svedese ha anche ricordato che talune compagnie, come la scandinava Sas, hanno da tempo incaricato squadre speciali private per completare i controlli bagagli e passeggeri allo scalo del capoluogo greco.

Tornando alle misure interne per fronteggiare gli episodi di terrorismo, sempre ieri è stata una riunione all'aeroporto di Fiumicino alla quale ha preso parte il ministro dei Trasporti, Claudio Signorile. Il ministro ha annunciato due nuovi provvedimenti: chiunque consegnerà un bagaglio al deposito, sarà obbligato ad aprirlo e, inoltre, è allo studio una speciale quarantena di 48 ore per i bagagli di determinate compagnie provenienti da «zone» che possono dare adito a sospetti, o che proseguono senza il proprietario. Si tratta di due provvedimenti delicati, ma definiti da Signorile «inevitabili in questa fase». Il ministro ha anche chiesto il potenziamento dell'organico di Ps addetto al controllo aeroportuale.

ROMA — Se c'è preoccupazione, le compagnie aeree non lo danno a vedere. Il giro di telefonate registra soltanto calme reazioni di attesa: no, non ci sono arrivate chiamate allarmistiche, la gente non discute i voli, qui tutto è regolare. Così rispondono Pan Am, Air France, Lufthansa; la British alle 17 ha staccato puntualmente secondo orario; e l'Alitalia, «no, niente da segnalare, si continua a essere utenti di aereo, of course». Ma la massima dirigenza dell'aeroporto nazionale, è riunita intorno al problema cruciale dei sistemi di sicurezza, il ministro Signorile tiene una conferenza alla stampa. E alle normali polizie «All risks», ora si aggiungono quelle deno-

minate «rischi di guerra», delle quali si prevede — dati i tempi — aumenti di tariffe pari al 120 per cento.

Ora che la «paura di volare» non è solo il titolo di un romanzo di successo e la bomba senza volto e mittente fa saltare aeroporti e strazina gente in aria senza distinguere tra donne, bambini, manager e turisti, anche le «grandi ali» delle vacanze hanno un po' di brivido. Arbus del mondo, spirit of America. Usa no-stop. Alitalia-Arcipelago-vacanze: le immagini rassicuranti e lussuose, il bel viso delle hostess, il sogno del viaggio comodo e felice, tutto è un po' come dietro un velo grigio, l'ex prestigioso «target» dell'aereo (sicurezza velocità bellezza) si

Turismo in allarme C'è «paura di volare»

Sulle linee «calde» una polizza assicurativa «rischi di guerra»

no, pensa alle vacanze e va in aereo come sempre. Ma se è vero che non c'è allarmismo (o non c'è ancora) tutti — compagnie aeree e vari operatori del settore — rivelano gravi preoccupazioni. Tutte le autorità aeroportuali stanno, nel mondo, intensificando le misure di sicurezza, e si guarda con maggiore apprensione ai paesi che hanno i «problemi politici più gravi» e le «situazioni più calde». Si fanno, purtroppo liste «a rischio». Tra i paesi ritenuti

ness International Corp.): Atene, Beirut, Karachi, Nuova Delhi, Manila, Teheran, Tripoli, Conakry (Guinea), Lagos (Nigeria), Yaoundé (Camerun). Ma chi può mai dire, se la bomba è sconosciuta, imprevedibile e mostruosa? Per esempio gli aeroporti di Tokio e Toronto, teatro degli ultimi due attentati, figurano (o figuravano) in cima all'altra lista, quella degli scali più sicuri.

Preoccupazione di fondo esprimono alla federazione delle agenzie di viaggio, tra i massimi clienti degli aerei. Dice il presidente Antonio Rigillo: «Siamo, indubbiamente di fronte ad un allargamento del pericolo, ad una nefasta tendenza ad esportare il sistema

della «protesta tramite bomba». No, anche per lui, nessun allarmismo, finora: finora nessuna telefonata di disdetta, ma il problema resta, enorme. La bomba è sconosciuta, imprevedibile e mostruosa? Per esempio gli aeroporti di Tokio e Toronto, teatro degli ultimi due attentati, figurano (o figuravano) in cima all'altra lista, quella degli scali più sicuri.

Preoccupazione di fondo esprimono alla federazione delle agenzie di viaggio, tra i massimi clienti degli aerei. Dice il presidente Antonio Rigillo: «Siamo, indubbiamente di fronte ad un allargamento del pericolo, ad una nefasta tendenza ad esportare il sistema

La sonda «Giotto» in viaggio verso Halley

KOUROU (Guyana francese) — L'Europa debutta in modo spettacolare — e felice — nell'attività di esplorazione interplanetaria. La sonda spaziale «Giotto» da ieri, infatti, è in viaggio verso la cometa di Halley. Che è quel misterioso e affascinante corpo celeste sul quale ancora non si sa poco o nulla. «Giotto» in qualche modo potrebbe penetrare il mistero. Nella notte dal 13 al 14 marzo 1986, dopo un percorso di oltre 700 milioni di chilometri, dovrebbe passare a «soli» 500 chilometri dal suo nucleo fornendo quindi immagini precise e nitide, e delucidazioni sulla struttura della cometa.

Il lancio è stato effettuato ieri alle 13.22, ora italiana, dalla base di Kourou in Guyana francese con un razzo vettore Ariane 1. Erano presenti i ministri per la ricerca scientifica di quattro paesi europei tra cui l'italiano

Luigi Granelli, parlamentari britannici e francesi, scienziati ed esponenti del mondo industriale. «Tra i progetti spaziali del decennio, Giotto è uno dei più esaltanti», ha dichiarato l'astronomo britannico Sir Bernard Lovell. Prodotto nell'ambito di un programma comune degli undici paesi membri dell'«ESA» (agenzia spaziale europea) Giotto è costato una cifra pari a 240 miliardi di lire. La sonda è alta quasi tre metri con un diametro di 1,87. Responsabile industriale della realizzazione è stata la British Aerospace. Molti e delicata funzione i contributi italiani a partire dal motore d'apogeo che dovrà accelerare la sonda dall'orbita terrestre verso la cometa di Halley: lo ha fatto la Sni Bpd. Il sistema di elaborazioni dati a bordo è della Laben: dà i comandi alla sonda, raccoglie ed elabora i dati durante la missione per essere trasmessi



Nella foto: una rappresentazione del possibile incontro tra la sonda Giotto e il nucleo della cometa di Halley

a terra. Lo specchio d'alluminio che deve riflettere alla telecamera interna le immagini della cometa senza distorsioni eccessive anche se danneggiate dal pulviscolo, è della base di Firenze come, del resto, il pulviscolo del telescopio che protegge lo specchio dalle polveri.

Ora il motore di bordo della sonda entrerà in azione alla quarta orbita intorno al mondo e cioè domani per «cagliare» Giotto verso l'appuntamento in cielo.

Dalle prime rilevazioni pare che non vi siano problemi per la missione. È un grande successo proprio del momento in cui vogliamo potenziare l'Europa tecnologica, ha detto il ministro della ricerca e della tecnologia francese Hubert Curien. «Un grande giorno per l'Europa» gli ha fatto eco Granelli. «Questa è la dimostrazione delle sue capacità industriali e scientifiche di prim'ordine. Il fatto, poi, che la sonda che viaggia verso Halley si chiami Giotto — aggiunge Granelli — è certamente molto bello per un italiano».

Già da alcuni anni la Nasa aveva studiato

una missione che consisteva nell'incontrare la Halley. Le difficoltà, però, scientifiche ed anche finanziarie fecero accantonare il progetto. In seguito venne sottoposto all'«Esa» uno studio che prevedeva il volo di una sonda vicino alla cometa con attraversamento dell'orbita. Il piano, proposto da un gruppo di scienziati, aveva avuto come principale artefice e promotore il professor Giuseppe Colombo dell'università di Padova, prematuramente scomparso lo scorso anno, uno dei specialisti di scienza e tecnologia spaziale. Dopo un primo momento di scarso entusiasmo, esso trovò il pieno appoggio del mondo scientifico e di parecchi paesi tra cui l'Unione Sovietica che sta collaborando alla missione con le sonde Vega 1 e Vega 2.

Nacque, quindi, la «Missione Giotto» così chiamata in onore del grande maestro toscano che immortalò la cometa nel suo affresco «Epifania».

NELLA FOTO: una rappresentazione del possibile incontro tra la sonda Giotto e il nucleo della cometa di Halley