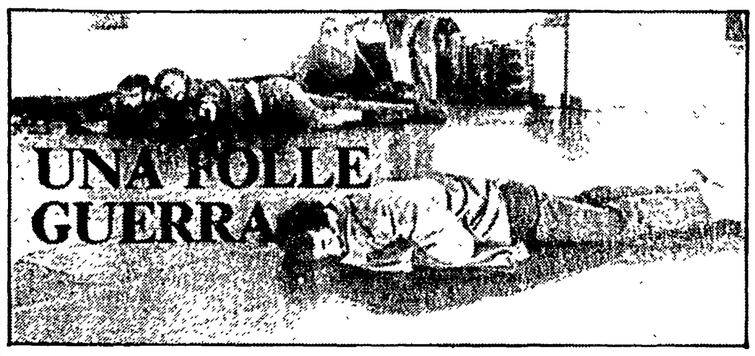

Anche nell'aeroporto austriaco vittime, feriti e un drammatico inseguimento

Stessa ora, terrore a Vienna

Due morti nell'assalto, terrorista ucciso

Le vittime sono un cittadino austriaco e un israeliano al bancone della El Al - Tra le ricoverate una ragazza romana (fuori pericolo) - Dopo l'assalto il commando fugge, ma viene bloccato nelle campagne - Arrestati e feriti anche altri due killer

Nostro servizio

VIENNA — Anche a Vienna, in perfetta sincronia con quanto avveniva a Fiumicino, l'inferno si è scatenato alle nove e un quarto. A quell'ora, l'aeroporto internazionale di Schwechat, il principale scalo della capitale austriaca, era già animato di passeggeri. Davanti all'ufficio accettazione della «El Al», la compagnia di bandiera israeliana, si accalcavano una trentina di persone. Da appena mezz'ora era arrivato un aereo da Tel Aviv e di lì a poco un altro volo, il 348, avrebbe dovuto partire alla volta della città israeliana. Improvvisamente, nel grande salone delle partenze, proprio vicino agli uffici della El Al e a due passi dal «check in» Alitalia, tre persone dai lineamenti mediorientali hanno aperto le borse da viaggio. È stato un attimo: micidiali bombe a mano tipo «ananas» e sventagliate di mitragliatrice portavano il caos nel frenetico andirivieni dell'aeroporto, particolarmente animato in questi giorni di fine anno. Immediata la reazione di una quarantina di agenti delle unità «Kranik», un gruppo speciale dell'esercito austriaco cui è affidata, tra l'altro, la vigilanza negli aeroporti austriaci. Il conflitto a fuoco è intenso. Spari, urla, vetri in frantumi, fuggi fuggi disperato: alla fine si contano tre morti, un austriaco, un israeliano, uno dei terroristi, ucciso dopo un drammatico inseguimento. Gli altri due del commando sono rimasti feriti, uno in maniera non grave. In mezzo al sangue e ai frammenti di cristallo vengono raccolti anche numerosi feriti, una cinquantina, ricoverati in sei ospedali della zona. Tra loro, una donna che versa in condizioni gravissime. All'ospedale di Moedling è stata portata anche una ragazza romana, Alessandra Bami, di 19 anni. Operata, è ora fuori pericolo.

Intanto, la scena di guerra si sposta lungo i corridoi dell'aeroporto, giù per le scale che portano alla sala arrivi. Nella confusione generale, inseguiti dagli agenti, aprendosi la strada con i mitra, i tre del commando si precipitano in strada alla ricerca di una disperata fuga. Sul piazzale, un dipendente dell'aeroporto sta tranquillamente lavando la sua Mercedes. Nemmeno il tempo di aver paura che già i terroristi si impossessano della macchina e fuggono tallonati dalle auto della polizia a sirene spiegate. La tranquilla campagna viennese viene sconvolta da una caccia all'uomo che dura una ventina di chilometri lungo la statale numero nove. Finalmente, nei pressi del villaggio di Fischamend, gli agenti riescono a centrare la Mercedes che esce di strada. Dentro rimane il cadavere di un uomo, probabilmente ferito già al momento dell'assalto agli sportelli della El Al. Ma gli altri non si danno per vinti e cercano di bloccare due auto che sopravvengono in direzione opposta. Stavolta, però, la polizia non gliene lascia il tempo. Un nuovo conflitto a fuoco e i due superstiti del commando rimangono feriti a terra, uno in condizioni critiche. Anche tra i poliziotti si lamentano feriti. Quanti non è ancora dato saperlo. «Un certo numero di agenti ha subito ferite nel conflitto a fuoco», si è limitato a dichiarare il laconico direttore generale della polizia austriaca, Dazinger. Quanto alla nazionalità dei terroristi non si hanno notizie precise. Non avevano con sé documenti. «Dall'aspetto si direbbero arabi», ha fatto sapere il capo delle forze di polizia dell'aeroporto, Franz Kaefer, il quale ha aggiunto che il trio «ha agito con una brutalità inaudita, sparando raffiche persino all'interno di una bottega di parrucchiere». «Parlo inglese» si sarebbe invece limitato a dichiarare uno degli arrestati. Vienna non è nuova agli atti terroristici anche sanguinosi. Il più clamoroso avvenne nel '76 quando il «comandante Carlos» riuscì, in occasione di una riunione dell'Opec, a prendere in ostaggio 90 persone tra cui numerosi ministri per il petrolio.

Aeroporti sicuri? «È impossibile controllare tutto»

Da alcune settimane circolavano voci di possibili attacchi - «Il sistema di difesa ha funzionato», dicono Scalfaro e Signorile

ROMA — Da un mese i servizi segreti occidentali avevano dato l'allarme: «Uno o più aeroporti europei potrebbero essere attaccati nel periodo natalizio». E dopo la strage di Malta sul Boeing egiziano, c'era stato un vertice per studiare nuove misure di sicurezza negli scali italiani: più controlli ai bagagli, più sorveglianza nelle aerostazioni. L'allarme, dunque, era scattato e i nostri servizi sapevano del pericolo. Eppure la carneficina c'è stata.

È davvero impossibile garantire la sicurezza dei viaggiatori, o quello che si è fatto è ancora una volta troppo poco? Le misure programmate nel vertice del dopo-Malta erano già state applicate allo scalo romano? Piovono risposte contraddittorie. «I nostri agenti sono intervenuti immediatamente con grande efficienza e grande coraggio», ha commentato a caldo il ministro Signorile. Un giudizio ribadito da Scalfaro a Craxi poco dopo e condiviso da tutti. Ma Signorile ha aggiunto, allargando le braccia: «Come è possibile controllare chi entra e chi esce da Fiumicino? Non si può». Come dire: possiamo migliorare tutti i sistemi di controllo ma di fronte all'effetto sorpresa, all'azione di un commando suicida le misure da prendere sono altre e sono a monte: riguardano l'efficienza operativa dei nostri servizi di sicurezza e la capacità di controllo degli spostamenti dei cittadini stranieri «sospetti» sul nostro territorio.

Ma l'aeroporto? Era stato lo stesso Signorile, poco tempo fa, a mettere lo scalo di Fiumicino nella graduatoria dei «più sicuri aeroporti d'Europa». Erano state annunciate nell'occasione nuove misure di sicurezza, tra cui un impianto televisivo a circuito chiuso in tutta l'area dell'aeroporto. In realtà l'impianto «era in via di completamento» e quindi non ha funzionato. Ma altre misure dovevano entrare in funzione: ad esempio più controlli sui bagagli in transito e sui bagagli di alcuni voli in particolare, più organici di polizia, carabinieri e Finanza all'interno dell'aerostazione, controllo generalizzato con le attrezzature più sofisticate dei passeggeri in partenza e dei bagagli a mano.

Buona parte di questi accorgimenti, a quanto pare, è stata messa in opera. La stessa nota del ministero dell'Interno citava, proprio dopo la strage di Malta, «controlli aggiuntivi a richiesta dei vettori aerei per particolari situazioni», precisando che questi controlli potevano essere eventualmente svolti anche dal singolo vettore che ne facesse richiesta (è il caso della «El Al», i cui uomini sono infatti entrati subito in azione). Ma il nodo rimane: come garantire la sicurezza del viaggiatore al grado più elevato? Esiste un modello di aeroporto di massima sicurezza?

Lo stesso Signorile ha accennato ad alcuni studi effettuati: «Avevamo pensato — ha detto — di installare dei metaldetector all'ingresso dell'aerostazione, ma poi si sarebbero create file e assembramenti altrettanto pericolosi». Il senso dell'affermazione è questo: l'area in cui noi possiamo garantire controlli rigorosi è quella che parte dal banco dell'accettazione fino all'aeromobile. Predisporre controlli fino dalle porte d'ingresso dell'aeroporto creerebbe problemi di smaltimento del traffico difficilissimi e non garantirebbe contro eventuali azioni di commando terroristici che sparino nel mucchio.

Il personale di Fiumicino, che vive sulla pelle ogni giorno il pericolo di attentati, non sembra però d'accordo. Le critiche verso i sistemi di sicurezza dell'aeroporto sono pesantissime (in realtà — dicono — è molto facile entrare e uscire indisturbati) e soprattutto proprio gran parte del personale sembra favorevole all'installazione di metaldetector all'ingresso dell'aeroporto. Il ragionamento è questo: «Non è vero che in questa maniera aumenterebbe il rischio di attentati "indiscriminati". In realtà i terroristi uccidono, sparano nel mucchio, tirano bombe, ma un obiettivo primario c'è sempre; oggi sono stati i banconi della El Al e della Twa, domani può essere un gruppo di cittadini americani qualsiasi, sia la compagnia da loro usata. Il problema è che i terroristi non "devono" entrare nell'aerostazione. Un controllo all'ingresso costituirebbe un deterrente importante».

Il parere degli esperti è comunque che esiste la possibilità di creare un aeroporto molto più sicuro; il problema sarebbe però quello della velocità delle operazioni e quindi dell'efficienza «civile» (e non militare) dell'aerostazione. In teoria si potrebbero controllare tutte le auto che accedono alla zona aeroportuale, con una prima importante verifica degli occupanti e dei bagagli; in secondo luogo si potrebbero controllare subito tutti i bagagli (ora vengono esaminati a campione) e potrebbero essere installati congegni che individuino la presenza di esplosivo al plastico (che ora sfugge a qualsiasi controllo).

Per quanto riguarda Fiumicino uno dei problemi principali sembra essere quello dell'estensione e del particolare tipo di traffico. Fiumicino è infatti un crocevia tra l'Oriente e l'Occidente e oltretutto occupa una superficie enorme, difficilmente controllabile in ogni sua parte. Il problema, dunque, è apertissimo. Intanto, dalle altre capitali europee, dopo la strage di Roma e l'attacco di Vienna, sono partiti ordini tassativi: controlli a tappeto negli aeroporti, massimo dispiegamento di forze dell'ordine.

Bruno Miserendino

Il corpo di una giovane passeggera uccisa durante la sparatoria. In basso la folla bloccata fuori dall'aeroporto

A Roma già da venti giorni in 2 pensioni vicino Termini

Tutti i killer del commando di Fiumicino erano in possesso di passaporti marocchini autentici ma intestati a nominativi falsi - Le indagini sono coordinate dal giudice Sica

ROMA — Il commando della strage era a Roma fin dai primi giorni di dicembre. È la prima scoperta degli inquirenti che hanno già rintracciato le due pensioni di via Cavour, vicino alla stazione Termini, dove hanno alloggiato dal 6 dicembre i due killer rimasti uccisi nella sparatoria. I loro nomi sono stati registrati nelle pensioni con due passaporti marocchini intestati a Mohammed Darwish e Abu Hmida. Nomi falsi, ma passaporti veri, con alcuni numeri di serie del tutto simili ad altri precedenti documenti utilizzati da gruppi terroristici palestinesi.

Una conferma della presenza a Roma degli uomini del commando è stata fornita dall'unico killer rimasto in vita e ricoverato all'ospedale militare del Celio. Questo giovane, dall'apparente età di 20-25 anni, ha dichiarato di essere un «patriota palestinese» ed ha aggiunto particolari interessanti sulla sua permanenza nella capitale. «Sono arrivato a Roma da tre settimane — ha detto — e le armi ci sono state consegnate qui». È l'ennesima riprova dell'esistenza di una base romana per il terrorismo mediorientale.

Il primo terrorista ad ammettere di aver ricevuto armi, istruzioni e dollari in Italia fu il giovane giordano che fece saltare in aria con un bazooka l'edificio dell'ambasciata di Giordania in piazza Verdi a Roma. «Una donna francese — disse — mi consegnò l'arma e prese il passaporto per riconsegnarlo ad azione conclusa». Pochi mesi dopo un altro giovanissimo killer palestinese fece la stessa ammissione. Era il sedicenne spedito a bombardare la sede dalla «British Airways» di via Bissolati, dove perse la vita un'impiegata. «La borsa con l'esplosivo mi fu consegnata in cambio del passaporto da un uomo con i capelli biondi che si faceva chiamare: il belga», confidò alla Digos. Ma del belga non è mai stata trovata alcuna traccia, né tantomeno sono saltati fuori «covi» e santebarbare. Entrambe le imprese contro i giordani e la «British Ayrways» furono attribuite indirettamente all'organizzazione anti-Olp di Abu Nidal, nonostante le rivendicazioni delle fantomatiche sigle usate di «Settembre nero» e dell'«Organizzazione rivoluzionaria dei musulmani socialisti».

Ieri, invece, è giunta dalla Spagna una sorta di conferma della pista terroristica che porta all'avversario palestinese di Arafat, con la rivendicazione del «Gruppo Abu Nidal Costa del Sol». Raramente in passato le sanguinose imprese di questo gruppo erano state firmate direttamente con questa sigla, ma è ancora presto per stabilirne l'attendibilità.

Nulla di più concreto è riuscito ad ottenere il giudice Domenico Sica che coordina quest'inchiesta e tutte le altre istruttorie sulle imprese del terrorismo internazionale a Roma. Le condizioni di salute del palestinese ricoverato al Celio, con tre fratture alla spalla e alle gambe, hanno impedito un interrogatorio più approfondito, e per il momento gli inquirenti devono accontentarsi delle sue scarne dichiarazioni sulle tre settimane passate a Roma. Il terrorista ha però anche aggiunto di essere stato messo a conoscenza del contemporaneo raid all'aeroporto di Vienna e già oggi sarà interrogato dal giudice Sica, condizioni di salute permettendo.

La speranza del magistrato è quella di strappare nuove ed importanti informazioni su coloro che hanno fornito al killer i mitra Kalashnikov e le 14 bombe a mano F1 di fabbricazione sovietica. Le indagini svolte finora alla ricerca di una base del terrorismo internazionale non hanno dato che pochi frutti, se si esclude la scoperta del gruppo di palestinesi alloggiati a Roma in due camping alla vigilia del sequestro dell'Achille Lauro.

Particolare attenzione viene rivolta alle bombe a mano che già in passato sono comparse ad insanguinare le strade della capitale. La loro struttura è identica agli ordigni lanciati davanti alla Sinagoga di Roma nel novembre dell'82 e tra i tavoli del Café de Paris il 16 settembre di quest'anno. Anche queste due imprese sono attribuite alla fazione di Abu Nidal, ma le stesse armi potrebbero essere transitate in Italia dal Medio Oriente attraverso mille canali diversi. Nella serata di ieri ed in nottata sono state effettuate anche numerose perquisizioni nelle pensioni della zona di Termini.

Raimondo Bultrini

Tante le sigle ma dietro c'è sempre la mano di Abu Nidal

La rivendicazione dell'organizzazione anti-Arafat - Tappe e motivi della escalation

ROMA — Abu Nidal: è al capo-terrorista acerrimo nemico di Yasser Arafat che va attribuita — come conferma la rivendicazione telefonica fatta a Malaga — la paternità anche della seconda strage di Fiumicino. Scriviamo «anche» perché fu proprio Abu Nidal a «firmare» la prima strage di Fiumicino, quella di dodici anni fa, che causò la morte di 30 persone. E c'è sempre il gruppo di Abu Nidal dietro la escalation terroristica che negli ultimi mesi ha investito il Mediterraneo e in particolare il nostro Paese (con la sola eccezione del dirottamento della «Achille Lauro», compiuto da terroristi del Fronte di liberazione palestinese diretto da Abu Abbas: una frangia largamente minoritaria dell'Olp, una frazione della quale è schierata peraltro sulle posizioni della dissidenza filo-siriana).

Gli uomini di Abu Nidal si servono di volta in volta di sigle differenti, come quelle delle «Brigate rivoluzionarie arabe» o della «Organizzazione rivoluzionaria dei musulmani socialisti»; ma la tattica seguita — una violenza cieca che colpisce indiscriminatamente, nel mucchio — e la strategia perseguita sono sempre chiaramente identificabili. L'obiettivo è quello di battere, con una autentica «strategia del terrore», quella «strategia del negoziato» che il leader dell'Olp si sforza di portare avanti dalle settimane immediatamente successive all'esodo del 1982 da Beirut-ovest.

Non è dunque un caso che l'escalation del terrorismo si sia intensificata proprio nella seconda metà di quest'anno, nel momento cioè in cui l'ipotesi negoziale giordano-palestinese (delineata nell'accordo Hussein-Arafat dell'11 febbraio) andava acquistando concretezza ed assumendo anzi una dimensione «triangolare», con l'adesione del presidente egiziano Mubarak.

La prima avvisaglia a Roma si era avuta nello scorso mese di marzo, quando era stata lanciata una bomba contro le linee aeree giordane (la «Alia») in via Bissolati ed era stato sparato un razzo contro l'ambasciata di Giordania in Piazza Verdi. Quella volta la rivendicazione era stata delle «Brigate rivoluzionarie arabe». Ma la vera e propria offensiva di Abu Nidal è cominciata in settembre. Il 16 settembre, lancio di bombe al Café de Paris in via Veneto, 40 feriti; il 25 settembre valigia esplosiva alle British Airways in via Bissolati, dodici feriti uno dei quali (una donna) morirà in ospedale. Rivendica la «Organizzazione rivoluzionaria dei musulmani socialisti». I terroristi (come quelli di marzo) hanno passaporti marocchini, di uno stock che appare spesso nelle recenti azioni del gruppo di Abu Nidal. Il 7 ottobre scatta l'operazione «Achille Lauro»: la mano che agisce è un'altra, ma il risultato sarà lo stesso, vale a dire un danno per l'Olp e per Arafat. Ma già il 15 ottobre, mentre il «caso Lauro» non è ancora chiuso, vengono catturati a Fiumicino due terroristi con due micidiali ordigni di pentrite, già innescati. I due non parlano, ma sono forniti dei soliti passaporti marocchini. Le loro bombe (complessivi 7 chili) avrebbero potuto provocare una strage peggiore di quella di ieri.

Il 23 e 24 novembre è la tragedia del Boeing egiziano dirottato su Malta: 61 morti. A «firmare» è la «Organizzazione dei rivoluzionari egiziani», che ha un patto di unità d'azione con Abu Nidal. Quattro giorni dopo viene arrestato a Verona il giordano Omar Sadat con un vero e proprio arsenale: si definisce «ufficiale dell'Olp» ma l'Olp smentisce e precisa: era passato con il filosiriano Abu Mussa, le cui posizioni non sono lontane da quelle di Abu Nidal. Omar Sadat è condannato dal tribunale l'11 dicembre scorso: passano due settimane ed ecco la nuova strage di Fiumicino. Ed anche di Vienna. Roma e Vienna oggi come nel 1981-'82 all'epoca dei sanguinosi attacchi alle sinagoghe delle due capitali. Allora i terroristi si facevano chiamare «Giugno nero». Ma dietro il balletto delle sigle la matrice resta sempre la stessa.

Giancarlo Lannutti

Nel 1973 la prima strage di Fiumicino Un altro «dicembre nero», 30 i morti

ROMA — La strage di ieri mattina all'aeroporto di Fiumicino è la più grave dopo quella del 17 dicembre 1973 (tristemente nota appunto, fino a ieri, come «la strage di Fiumicino»), nel corso della quale restarono uccise 30 persone. Protagonisti di quella feroce azione terroristica furono gli uomini del gruppo di Abu Nidal, lo stesso cui si tende ad attribuire anche il massacro di ieri. Un commando di terroristi penetrò nella sala partenze sparando all'impazzata; dapprima si diressero verso un Boeing 707 della compagnia statunitense Pan-American e vi gettarono delle bombe incendiarie uccidendo 29 passeggeri (fra essi due ministri del Marocco); poi, dopo aver freddato sulla pista la guardia di finanza Antonio Zara, si impadronirono di un Boeing 737 della Lufthansa e decollarono alla volta di Atene. Nello scalo della capitale greca compirono un altro assassinio, uccidendo a sangue freddo Domenico Ippoliti, operaio dell'Asa (che gestiva allora i servizi a terra di Fiumicino). Successivamente decollarono per il Kuwait, dove alla fine si arresero alle autorità locali, consentendo la liberazione degli ostaggi dopo 34 ore di incubo e di terrore. Il capo del commando che operò allora a Fiumicino, Ahmed Abdel Ghafur, fu condannato a morte dall'Olp e giustiziato a Beirut nel settembre 1974.

Ma le stragi del 1973 e di ieri sono solo i momenti più tragici di una lunga catena di episodi terroristici, attuati o sventati, dei quali è stato teatro in quindici anni lo scalo internazionale di Fiumicino: uno scalo, va ricordato, che registra mediamente 200 voli giornalieri, 13 milioni di passeggeri l'anno, 16 milioni di valigie fra partenze, arrivi e transiti e nel quale operano 72 compagnie, 34 delle quali con procedure di sicurezza particolarmente rigorose. Ecco dunque un elenco delle principali imprese terroristiche che hanno avuto come teatro l'aeroporto di Fiumicino.

29 AGOSTO 1969: la terrorista Leila Khaled, del Fronte popolare per la liberazione della Palestina, sale con un complice a Roma su un Boeing della Twa e lo dirotta a Damasco, dove l'aereo è distrutto.

28 MAGGIO 1972: una donna armata viene bloccata al controllo di frontiera. Doveva dirottare a Beirut un jet della Pan-Am.

30 MAGGIO 1972: tre kamikaze dell'«armata rossa» giapponese, «prestati» al Fronte popolare per la liberazione della Palestina, si imbarcano a Fiumicino per Tel Aviv; effettueranno una strage nel locale aeroporto di Lod: 27 morti, 80 feriti.

16 AGOSTO 1972: un mangianastri carico di tritolo regalato da due arabi a due ragazze in partenza per Israele esplode a bordo di un jet della compagnia israeliana «El-Al», che riesce ad atterrare senza danni alle persone.

4 APRILE 1973: due libici vengono bloccati mentre cercano di salire armati su un volo diretto in Francia.

5 SETTEMBRE 1973: cinque arabi vengono arrestati in una casa di Ostia: avevano in progetto di abbattere con un missile «terra-aria» di fabbricazione sovietica un Boeing della «El-Al» in decollo da Fiumicino.

17 DICEMBRE 1973: la strage sull'aereo della Pan-Am, già ricordata.

16 MARZO 1976: tre libici armati di bombe e pistole vengono bloccati mentre s'imbarcano su un volo per Parigi della Air France.

10 AGOSTO 1976: Fiumicino è una tappa del viaggio dei terroristi che attaccheranno a Istanbul i passeggeri israeliani in partenza per Tel Aviv.

21 AGOSTO 1979: 22 candelotti di dinamite vengono trovati nei bagagli di due terroristi provenienti da Beirut. Erano scesi a Roma e dovevano ripartire per Parigi.

7 SETTEMBRE 1979: un Dc-8 dell'Alitalia atterra a Roma con 172 passeggeri a bordo. Era stato dirottato da un commando di sciiti libanesi seguaci dell'Imam Moussa Sadr.

NOVEMBRE 1979: due terroristi provenienti da Beirut vengono arrestati all'imbarco.

24 FEBBRAIO 1981: sanguinoso agguato di un commando libico contro quattro arabi scesi da un aereo proveniente dal Kuwait nella sala arrivi. Tre persone in fin di vita.

9 AGOSTO 1981: attentato contro gli uffici della compagnia El-Al.

12 GIUGNO 1982: una tedesca viene fermata con tre chili di tritolo.

23 AGOSTO 1982: un arabo viene fermato con due chili di plastico.

22 GIUGNO 1983: un aereo libico dirottato tra Atene e Tripoli fa scalo a Roma.

19 AGOSTO 1983: una bomba incendia un Boeing 727 siriano su una pista di Fiumicino. L'aereo non è scoppiato in volo solo per un provvidenziale ritardo nel decollo.

1° LUGLIO 1985: una bomba esplode nel deposito bagagli di Fiumicino. Un sacco proveniente da Lagos o da Atene conteneva un ordigno; il sacco doveva proseguire per Nuova Delhi con un aereo indiano.

15 OTTOBRE 1985: due arabi vengono sorpresi con due valigette cariche di sette chili di esplosivo ad alto potenziale (pentrite) già innescato. La bomba era destinata ad «obiettivi israeliani o americani», secondo la confessione dei terroristi.