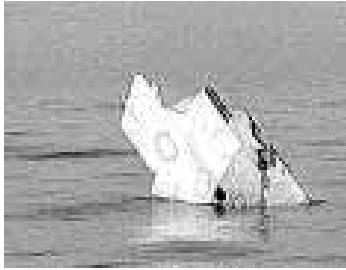


AMERICA
NEL TERRORE

■ ATLANTA Techwood Drive, ore 14, tra il centro stampa e il Parco Olimpico: passa un camion dei pompieri a sirene spiegate, e un turista lo fotografa. Forse pensa che faccia «colore». Forse mostrerà quella foto agli amici, dicendo «c'ero anch'io, il giorno che Atlanta ha avuto paura».

Paura? Sicuramente sì, l'Olimpiade ha paura, ma fa di tutto per nascondersela. Le parole d'ordine sono due. La prima: attendere che la tragedia del Boeing a New York venga definita ufficialmente un attentato dall'Fbi. La seconda: l'Olimpiade è sicura perché era già sicura, e tutto continua come prima. Ovviamente non è così semplice.

«Non saremo ostaggi»

Il Cio dichiara piena fiducia nelle misure di sicurezza, il sindaco di Atlanta Bill Campbell tiene a sottolineare che non esiste alcun collegamento tra l'esplosione dell'aereo e i Giochi, e che comunque l'Olimpiade «non sarà tenuta in ostaggio dal terrorismo». Ma, a dimostrazione che non tutto continua «come prima», l'aeroporto Hartsfield (dove per la giornata di ieri era attesa l'enormità di 128.000 passeggeri in arrivo), sale al «livello 4» di sicurezza, sperimentato in precedenza solo durante la guerra del Golfo. Significa sostanzialmente, ha spiegato il direttore delle pubbliche relazioni in una conferenza stampa, che «l'aeroporto è blindato, anche se in modo non appariscente». Aggiunge che il vicepresidente del Consiglio italiano Walter Veltroni, in arrivo ieri, sarà protetto dal Secret Service, che normalmente si occupa di Clinton e del suo staff. E' scattato un livello di allarme più alto anche nel controllo dei centri nevralgici dei Giochi, dagli stadi al gigantesco ufficio stampa che occupa due piani di un grattacielo di Downtown. Il personale è stato raddoppiato ed è stato alzato il livello di sensibilità dei metal-detector: possiamo testimoniare, perché entrare al centro stampa è divenuta un'odissea, con lunghe file e rivelatori di metallo che squillano anche se hai in tasca una mo- netina da 10 cents. Se può dar sicurezza, i metal-detector sono forniti da una ditta che si chiama Garrett, come il famoso sceriffo che uccise Billy the Kid.

Dentro il centro stampa, l'atmosfera - già normalmente claustrofobica - è lievemente surreale. Pareti e pareti di monitor, che da dopodomani mostreranno in diretta tutte le gare, sono sintonizzate sulla Cnn. L'Acog, il comitato organizzatore, ha diffuso uno di quei comunicati d'obbligo in simili circostanze, che dicono poco o niente: «I nostri responsabili della sicurezza, insieme alle varie agenzie federali, statali e locali, hanno messo in atto un efficace programma di prevenzione che garantirà l'incolumità degli ospiti olimpici». Doveroso e insignificante. Proviamo a uscire dal bunker e

Sangue infetto dall'Aids finisce in mare

Non esiste alcun pericolo di contaminazione per il contenitore di sangue infetto con il virus dell'Aids che era a bordo del Boeing 747 della Twa caduto ieri. Lo afferma il direttore dell'istituto di virologia dell'Università «La Sapienza» di Roma Ferdinando Dianzani. «Se, come è si pensa sia accaduto - ha detto Dianzani - il contenitore con circa otto litri di sangue infetto dall'Hiv si è rotto riversando il contenuto nel mare, la diluizione del virus sarebbe talmente bassa da non creare alcuna preoccupazione di contagio. Secondo il professore il virus Hiv nell'acqua di mare si inattiva rapidamente. Dunque per la fauna e la flora dell'Atlantico non ci dovrebbero essere problemi: l'ecosistema marino è garantito. «Mi chiedo piuttosto - ha concluso il virologo - cosa ci facevano otto litri di sangue infetto a bordo; forse erano destinati a qualche istituto di ricerca».



Un brivido scuote Atlanta

Le guardie di Clinton per proteggere i vip

Ufficialmente tutto è tranquillo e le misure di sicurezza continuano «come prima», ma da ieri ad Atlanta il timore di attentati è indiscutibilmente aumentato. Cresce il livello d'allarme sia per tutte le forze che controllano i luoghi dell'Olimpiade (circa 30.000 persone), sia per l'aeroporto (dove ieri erano attesi 128.000 passeggeri). Il cordoglio del presidente del Cio Samaranch per le vittime del disastro di Long Island.

DAL NOSTRO INVIATO
ALBERTO CRESPI

raggiungiamo la sede della Cnn, che è qui a due passi. La rete Usa che si dedica esclusivamente ai notiziari trasmette servizi ininterrotti sulla tragedia da ieri sera, intervallati solo dagli spot pubblicitari. Ha anche aperto un sito su Internet, contenente notizie e immagini del disastro, raggiungibile all'indirizzo <http://www.cnn.com>. Il lavoro ferve e tutto sembra tranquillo. Eppure proprio qui, come in altri luoghi dell'Olimpiade, tocchi con mano che questa serenità non è del tutto giustificata. Vediamo perché.

Il palazzo della Cnn, sostanzialmente quattro parallelepipedi di cemento collegati da tensostrutture in vetro a comporre una costruzione cava e molto «aperta» (una delle poche cose belle che ci sono ad Atlanta), è aperto al pubblico. Al piano ter-

ra ci sono negozi, ristoranti, fast food e un «Turner Shop» dove si può comprare di tutto, dalle magliette alle posate, con il marchio Cnn. La gente entra ed esce, fa compere, mangia, telefona. Un centro commerciale che, dal secondo piano in su, ospita la più importante news-tv del mondo. Tanta è la carica «simbolica» di questo luogo, che dentro la Cnn c'è anche la sede del Quinto Distretto di polizia, che ha la giurisdizione su tutta Downtown. Inevitabile entrare, e fare qualche domanda. Ci risponde l'ufficiale di turno, il commissario Dunlap, un signore biondo, alto due metri, con alla cintura un manganello lungo tre spanne. Gentilissimo e professionale. Nessuna direttiva speciale per oggi? «Nessuna. Nulla è cambiato». Nessun incidente qui

C'è da essere tranquilli?

C'è da essere tranquilli? Speriamo. La sensazione è che le 30.000 guardie addette alla sorveglianza facciano davvero il massimo, ma un'Olimpiade - una città - è un'entità complessa con mille punti deboli. Al villaggio olimpico, stamane, la notizia della tragedia non era nemmeno arrivata. Quando l'inviato dell'Ansa Giampiero Moscato gliel'ha raccontata, il tiratore italiano Pera ha detto: «Qui nel villaggio una bomba non può arrivare. Ma all'esterno ho la sensazione che ci siano dei buchi nella sicurezza. Sì, si può essere colpiti. Speriamo non accada, ma certo da ieri Atlanta è meno tranquilla di quanto voglia far apparire».

grandi compagnie, dopo i disastri avvenuti in quelle piccole e in quelle caratteristiche?

Niente di tutto questo, la manutenzione della Twa è ottima. Non lo dico da ex dipendente, ma da osservatore di cose di aviazione: il nostro centro di Kansas city, dove lavorano migliaia di tecnici e di ingegneri, è il migliore di tutti gli Stati Uniti. Ogni anno vengono revisionati centinaia e centinaia di aerei, anche di altre compagnie di prestigio e non solo americane.

Eppure qualche anno fa la crisi della Twa era sotto gli occhi di tutti. Si diceva, pure, che i piloti, le hostess, i tecnici di bordo venissero pagati settimanalmente perché c'era il rischio di una chiusura repentina. Erano gli anni in cui i due miti dell'aviazione civile americana, la Pan Am e la Twa, per motivi diversi, crollavano come immagi-

L'INTERVISTA

Il manager della Twa:
«Impossibile un guasto tecnico»

MAURO MONTALI

■ «L'America è sotto choc e per noi, per tutti noi, è stato un colpo durissimo». Dall'altra parte dell'Oceano arriva, per telefono, una voce emozionata. È quella di un ex top manager della Twa, Thomas (Tom per gli amici) P.Giannasi, ora in pensione, dopo una vita dedicata agli aerei: pilota militare dell'Us Air Force eppoi una carriera brillantissima nella Trans World.

Lei pensa che sia stato un attentato?

Tutto lascia pensare che sia così. Non esplose un aereo in quel modo, non è mai successo. E non è pensabile un guasto tecnico.

Neppure, come è stato detto da qualche parte, un'esplosione di un motore i cui frammenti avrebbero potuto rompere un'ala o far incen-

diare l'enorme quantità di cherosene fino al bum finale?

Non credo che le cose siano andate così. Anche la stessa dinamica dell'incidente non lascerebbe dubbi di sorta: l'equipaggio non ha avuto il tempo, almeno per quello che si è saputo finora, di lanciare un Sos. Ogni giorno, su centinaia di velivoli, succedono delle avarie, eppure tutti arrivano a destinazione senza che i passeggeri se ne accorgano. Siamo parlando, poi, del Boeing 747, conosciuto anche dai bambini come il «jumbo», un gigante dei cieli sicuro, affidabile, robustissimo, un gioiello tecnologico che tutte le compagnie vorrebbero avere. Ho letto sui giornali che ad un vostro 747 dell'Alitalia, due giorni fa, mentre era in decollo è saltato un

motore. Cosa è accaduto di tanto drammatico? Niente. Il comandante ha scaricato un po' di carburante ed è rientrato normalmente in aeroporto.

Ma in questo caso, il jumbo della Twa era molto vecchio, con 25 anni di attività sulle spalle, migliaia di ore di volo e innumerevoli decolli e atterraggi...

Cosa c'entra? Il termine di vecchiaia in aeronautica non esiste. Guardi l'intramontabile Dc 3 che è stato pensato e realizzato negli anni Trenta e ancora vola. Tutto dipende dalla manutenzione che se è fatta, come prescrivono le norme della casa costruttrice, fa ritornare il velivolo come nuovo di fabbrica.

Ecco il punto decisivo: la manutenzione della Twa com'è? La de-regulation, per caso, non fatto abbassare la guardia anche alle

L'esperto in sicurezza
«Sembra una bomba con timer o altimetro»

ALESSANDRA BADUEL

■ ROMA. È difficile, molto, pensare a qualcosa che non sia una bomba. Ma è altrettanto difficile non comprendere le ragioni della cautela americana. Così la pensa un esperto italiano di terrorismo e sicurezza, per ovvi motivi anonimo. «Con i pochi elementi diffusi, posso solo fare più ipotesi contemporanee. Però se è vero che l'aereo è esploso come una palla di fuoco, mi pare improbabile il guasto interno al meccanismo: per ogni possibile guasto, esiste un sistema di isolamento dei serbatoi che li protegge». Fatta questa premessa, resterebbe dunque da capire solo di che tipo di bomba si è trattato.

L'aereo è stato distrutto da due esplosioni in rapida successione a circa 15 minuti dal decollo, a 70 miglia dalla costa, mentre si alzava in quota. Anche se ci sono altre notizie che riferiscono di un tempo maggiore dal decollo, 25 minuti.

Una differenza importante. Nel primo caso si può pensare ad una bomba con l'altimetro, nel secondo al classico timer, come quello che fu usato per Lockerbie. Un quarto d'ora è il tempo normalmente necessario per arrivare in quota. Se qualcosa nei motori non andava, tra l'altro, il pilota avrebbe dovuto averlo già scoperto e segnalato. E poi, la doppia esplosione sembra proprio confermare: prima la bomba, dopo i serbatoi. Comunque, basandoci su un tempo di 15 minuti, dobbiamo pensare ad una scatoletta schermata con plastica speciale. Dentro, due o tre chili di esplosivo e un semplice altimetro di plastica, con la lancetta che gira mentre l'aereo sale. Quando si arriva in quota, la lancetta fa scattare l'innescò. Di solito, una scatoletta del genere si mette nel bagaglio che va in stiva. Diviso dai serbatoi solo dalle paratie. Queste bombe sono più difficili da individuare: non c'è praticamente nulla di metallico.

La seconda ipotesi?

Se erano passati già 25 minuti, allora è difficile che si trattasse del metodo dell'altimetro, sempre che il traffico aereo non abbia allungato i tempi dell'arrivo del boeing in quota. Bisogna pensare al timer, come fecero a Lockerbie. Allora la bomba saltò a Berlino ed esplose in Scozia. Certo il timer è più complicato da far passare ai controlli. Comunque, la filosofia dei controlli tiene inevitabilmente conto delle esigenze dei passeggeri. Nessuno è disposto ad andare cinque o sei ore prima in aeroporto. E tanto ci vorrebbe per fare controlli veri. Anche solo per passare ai raggi tutti i bagagli. Infatti ora vengono viste a caso solo alcune valigie. In più, all'aeroporto di New York ogni quarto d'ora partono decine di aerei: è il posto ideale, per un attentatore. Né vale l'idea che il proprietario riconosca il bagaglio: ci sono gli attentatori suicidi. È una «specialità» in cui gli arabi sono maestri.

Non c'è modo di difendersi.

Già. Anche perché c'è un'evoluzione continua dei sistemi di occultamento. Neppure i cani, sono sicuri. Intanto vanno cambiati ogni due ore, perché l'olfatto si logora. Poi, ogni cane sa riconoscere un solo tipo di esplosivo, ed ormai esistono tantissimi composti. Anche certi raggi, che sanno individuarli in base alla composizione molecolare, ne trovano solo alcuni tipi. E poi non tutti gli aeroporti li hanno. L'unica certezza starebbe nell'aprire ogni valigia. Ma dal momento del controllo all'imbarco, c'è sempre l'intasamento nel deposito. Lì può succedere di tutto. Per non parlare di quanti si avvicinano all'aereo per prepararlo alla partenza. Mi domando: in quanti lavorano al Kennedy? E di che nazionalità sono?

E le rivendicazioni della Jihad, per ora giudicate non credibili?

Di solito, se vogliono rivendicare sul serio, lo fanno con le agenzie di stampa libanesi o anche egiziane.



Un operatore della Croce Rossa al check-in della Twa all'aeroporto JFK di New York. Sopra, controlli della polizia a cavallo in uno stadio di Atlanta Ap

black-box, la scatola nera, quando saranno letti tutti i parametri di volo appurerà che si è trattato di un vile attentato.

Insomma, lei ne è certo.

Ci vorranno un paio di settimane, ma poi la verità verrà fuori.

Un'ultima cosa, mister Giannasi, ora cosa farà la Twa per rassicurare i suoi clienti?

Non ci sono ricette pronte per l'uso, ovviamente, dopo un dramma immane come questo. La Twa si limiterà a ricordare la sua storia, estremamente seria, contrassegnata, peraltro, da pochissimi incidenti.

Certo li abbiamo avuti noi, come tutte le altre compagnie del mondo. Ma per risalire ad un incidente grave bisogna risalire molto indietro negli anni. Non si potrà fare altro che questa operazione, di assoluta normalità.

oltreché sulla serietà tecnica. E i risultati sono arrivati. Del resto, lei sa che il 45% del pacchetto azionario della Twa, dopo la vicenda Icham, è di proprietà degli stessi dipendenti. Figuriamoci, allora, se non ci tenevano a che le cose fossero assolutamente perfette.

Però i titoli della Trans World Airlines sono immediatamente crollati in Borsa.

È stato un colpo durissimo per tutti.

Il paese è ancora sotto choc, certo, per la Twa una tragedia. Ma l'inchiesta, una volta recuperata la

ne. È vero quel che lei dice. Ma, almeno per quanto riguarda la Trans World, va detto che quella era una crisi di tipo societario che non influiva per nulla sulla sicurezza e sull'affidabilità della flotta. Era tutto un gioco orchestrato dal presidente di allora, il signor Icham, che voleva speculare sui beni della società.

E adesso la compagnia come stava andando?

Molto bene, avevano puntato, in questi ultimi anni, sul servizio di bordo, che è diventato favoloso,