

L'ESTATE DELLE BOMBE

■ NEW YORK. «Dio opera in modi strani. Proprio mentre siamo radunati qui, un'ipottante porzione della fusoliera è stata rinvenuta, altri corpi sono stati individuati. Speriamo che la vostra agonia, la vostra battaglia, abbiano rapidamente fine». Sono queste le parole con cui il governatore dello stato di New York, Pataki, ha dato la notizia ai parenti delle vittime, radunati ieri per una cerimonia in memoria dei loro morti a Smith Point, la spiaggia più vicina alla zona del disastro. E la notizia è importante: in quel pezzo di aereo potrebbero esserci le scatole nere. Ma soprattutto, quel metallo, come affermerà poi la Cnn citando fonti vicine all'inchiesta, avrebbe impresso le tracce chimiche dell'esplosivo. Stipato, sembra, nel vano bagagli, che ha distrutto in volo l'aereo. Tracce che col passare dei giorni tendono a svanire. Era proprio questo il motivo per cui gli investigatori, prima del ritrovamento, ieri erano abbastanza scontenti. Ora però si riapre la via alla speranza di avere qualche prova sull'esplosione del jumbo in cui sono morte 230 persone. Ed i parenti delle vittime i cui corpi non sono stati recuperati possono sperare di veder finire presto i loro giorni di cupa attesa in un albergo sconosciuto. In molti stavano protestando: vogliono portare a casa i corpi, seppellirli. Ma ancora molti cadaveri mancano e tra i 101 recuperati fino a ieri mattina, solo 53 sono stati identificati. Nel resto degli Stati Uniti, intanto, la quinta giornata dal disastro è trascorsa in un clima di panico strisciante, tra polemiche sulla sicurezza aeroportuale, che si rivela sempre più chiaramente carente, e allarmi veri e finti negli aeroporti.

Per primo, l'altra notte, l'allarme all'aeroporto di Chicago, uno dei più trafficati dell'America: un addetto alla sicurezza ha trovato una bomba artigianale, fatta poi esplodere dagli artificieri nell'area merci. Al Kennedy di New York, invece, il terminal della «Delta» è stato evacuato per 45 minuti: un accendicigar era stato scambiato per una granata. Sempre a Chicago, una telefonata anonima aveva minacciato: «C'è una bomba sul volo della Mexicana airlines per Puerto Vallarta». L'aereo, appena decollato, era stato fatto rientrare a terra e perquisito senza esito. È ripartito cinque ore dopo. Bloccato per due ore anche un volo United da New York a Los Angeles: un passeggero si era spostato più volte di sedile, insospettendo l'equipaggio. L'aereo era già vicino alla pista. È stato fatto tornare al gate e l'uomo è stato sbarcato. Ma dei passeggeri si sono innervositi e hanno cambiato volo.

Sul terreno delle ricerche, cioè il mare di Long Island, intanto, nulla di nuovo, per tutta la giornata. La telecamera calata sui fondali per scovare i rottami si era rotta ed era stata sostituita da una nuova. Il responsabile della National transportation safety board, Robert Francis, aveva ammesso: «Abbiamo difficoltà a localizzare di nuovo il frammento di fusoliera identificato nei giorni scorsi perché la nave che lo aveva trovato non aveva a bordo strumentazioni



Il recupero dei resti dell'aereo della Twa

Ansa

Trovata la fusoliera del jet

Tracce di esplosivo nei resti ripescati?

Mentre si lavora a 50 mt di profondità per recuperare i corpi delle vittime e le scatole nere del 747 esploso davanti a Long Island, una parte della fusoliera è stata portata in superficie: secondo la Cnn che cita «fonti vicine all'inchiesta», parla di tracce chimiche rivelatrici dell'attentato. Tacciono però gli investigatori che aspettano i risultati di altre analisi. Protesta dei familiari delle vittime: giudicano lento il recupero delle salme. Ieri allarme all'aeroporto di Chicago.

precise per registrarne la localizzazione». Così fino a quel momento era stato recuperato poco più dell'1% dell'aereo. E il tempo stringeva. L'aveva spiegato Jim Kallstrom, il vice direttore dell'Fbi che coordina l'inchiesta: «Più passa il tempo, più l'eventuale attentatore può coprire le sue tracce». Quindi erano state interrotte le ricerche delle scatole nere: gli strumenti che ne captano i segnali interferiscono con quelli necessari a individuare relitti. E gli investigatori hanno scelto: prima cerchiamo la fusoliera, che forse ha quelle tracce che potrebbero svanire. Hanno avuto ragione. Ora potrebbero anche avere la fortuna di trovarci dentro le scatole nere.

Quanto al fronte indagini, risulta che la Cia ha chiesto al Mossad israeliano di verificare se dei terroristi si trovavano sul Twa tra Atene e New York. L'ipotesi è che un attentatore

possa essere salito a bordo con una bomba smontata, per poi prepararla sull'aereo e lasciarcela, scendendo a New York. Di certo, ad Atene dal Twa 800 mercoledì scorso fu sbarcato un passeggero ubriaco. Su di lui si è già indagato, senza trovare nulla.

Ieri i parenti delle vittime, portati a Smith Point da 25 pullman scortati dalla polizia, hanno pregato in riva al mare. Ci hanno gettato mazzi di rose, si sono abbracciati stretti. Erano arrivati lì con in testa l'eco delle parole dei medici legali che chiedono da giorni la loro pazienza. Con il sospetto di un silenzio dovuto alle Olimpiadi. Pataki, oltre al cordoglio, su quella spiaggia ha portato per loro una speranza: ora forse si è aperta una via che porterà alla verità su quella palla di fuoco che ha ucciso i loro figli, genitori, fratelli, sorelle, amici.

Si parla anche di foto satellitari in cui «si vede» un missile

Mille ipotesi senza risposta

Il rompicapo dell'Fbi

■ NEW YORK. Dopo giornate di dubbi e smentite, finalmente gli investigatori della Fbi hanno ammesso che l'esplosione del Boeing della Twa nei cieli di New York molto difficilmente può essere dovuta a un guasto meccanico. È stata una bomba, o forse un missile, ad abbattere l'aereo mercoledì notte subito dopo il decollo. Ma il tempo cattivo e il malfunzionamento degli apparecchi usati dalla guardia costiera per sondare l'oceano continuano a impedire lo svolgimento normale delle operazioni di soccorso. E in assenza della maggior parte dell'aereo e dei suoi sfortunati passeggeri, ma soprattutto delle «black boxes» che registrano movimenti e conversazioni nella cabina di pilotaggio, non si conosce ancora con

certezza la causa dell'esplosione. Le interpretazioni si nutrono di voci non confermate, sospetti, comunicazioni ufficiali e non, ma tutte sullo sfondo della recrudescenza del terrorismo mediorientale nella regione del Golfo e sul suolo americano. Per questo neanche la fantastica idea che un missile partito dalle coste degli Hampton - una sorta di Capalbio newyorkese - viene esclusa dalle possibilità. E che a questa ipotesi di credibilità la Fbi è un segnale ulteriore della vulnerabilità della società americana alla paura del terrorismo. Il fatto è che ci sono dei testimoni, una mezza dozzina di persone che, l'una indipendentemente dall'altra, hanno ammesso di aver visto una striscia luminosa molto viva nel cielo pochi se-

condi prima l'esplosione del Boeing. E non si tratta solo di testimoni oculari particolarmente suscettibili alle visioni notturne di oggetti volanti nel cielo. Un politico locale che preferisce mantenere l'anonimato ha detto ieri al New York Post che esistono le foto di un satellite a confermare questa versione. Le foto, scattate nell'area vicina al Laboratorio nazionale di Brookhaven, in Long Island, mostrerebbero un oggetto che si dirige molto velocemente verso il Boeing, lo supera, e poi cambia direzione e si schianta contro l'aereo, facendolo esplodere.

Gli esperti hanno già smentito questa ipotesi. La striscia luminosa potrebbe essere infatti una immagine elettronica fantasma. All'altezza di circa 5mila metri, l'aereo sarebbe stato irraggiungibile anche dal più sofisticato missile.

Nessuno inoltre ha detto di aver sentito il rumore del lancio di un missile. Ma le autorità di polizia non hanno abbandonato questa pista, e continuano a investigare sul furto di una barca denunciato mercoledì scorso. Sembra che se di missili si tratta, il lancio dovrebbe essere avvenuto dall'oceano, e quindi da una barca.

La bomba sembra la causa più probabile dell'esplosione, nonostante il medico patologo che ha esaminato una cinquantina di cadaveri non abbia trovato traccia di esplosivi. E anche la ipotesi più terrificante. Dall'anno scorso le procedure di sorveglianza antiterrorista sono diventate sempre più severe anche al Kennedy, come in tutti gli altri aeroporti europei e mediorientali. Come è possibile che una bomba sia potuta finire nel bagagliaio dell'aereo? I con-

trolli non sono dunque sufficienti a evitare una tragedia? E se l'esplosivo fosse stato nascosto nel contenitore frigorifero nel quale venivano trasportati degli organi da trapianto? Chi avrebbe potuto farlo? Informazioni cominciano ad arrivare, sempre più allarmanti, da Atene, porto di provenienza del Boeing. Sembra che un noto terrorista arabo sia salito brevemente sull'aereo nella capitale greca, prima che la polizia lo facesse sbarcare. Tecnicamente, il terrorista avrebbe avuto il tempo di collocare un ordigno esplosivo sul velivolo.

Ma i sospetti più seri si dirigono verso una nuova organizzazione di terroristi capace di colpire anche attraverso le maglie di sicurezza più strette. Sono gli amici e i complici dei tre uomini - Abdul Hakim Murad, Wali Khan Amin

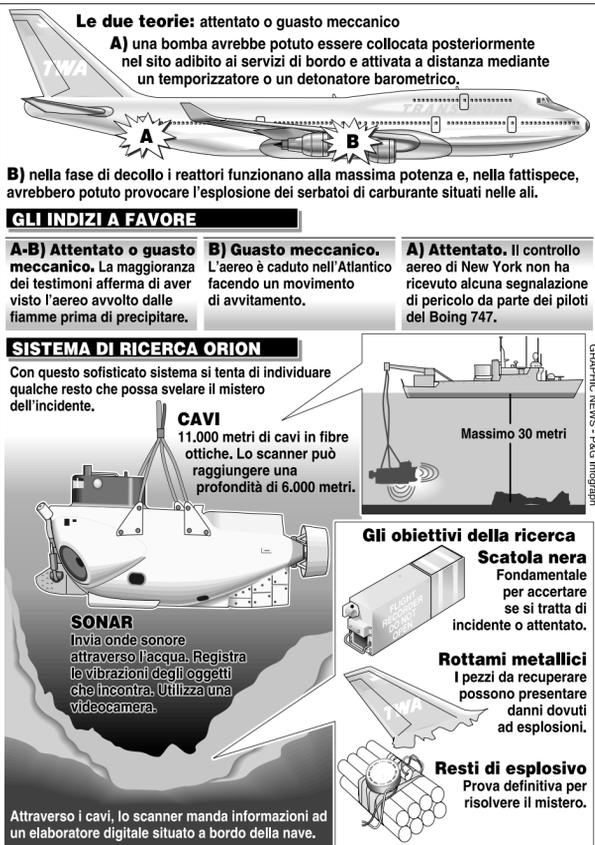
Shah e Ramzi Ahmed Yousaf - imputati nel processo anti-terrorista in corso a New York. Il Washington Post riportava ieri che durante un interrogatorio Murad ha ammesso di star preparando 12 attentati a compagnie aeree americane in un paio di giorni di terrore, con l'obiettivo di colpire al cuore il grande nemico occidentale. I tre sono stati arrestati dopo che un incendio in casa di Yousaf ha insospettito la polizia e fatto scoprire l'intero piano, scritto dettagliatamente in un documento al computer. L'esplosivo usato da questi terroristi è fatto in modo da poter passare indisturbato i raggi X e gli scanner degli aeroporti. Si tratta di un timer costruito su un normalissimo orologio Casio, collegato a della nitroglicerina in una bottiglia che sembra piena di liquido per le lenti a contatto. Una volta mi-

schiato questo liquido con due semplici batterie a 8 volt e un detonatore nascosto nelle suole delle scarpe, la bomba è pronta. La si può preparare nella toilette dell'aereo e lasciare sotto un sedile dopo uno scalo. Yousaf stesso ha compiuto le prove generali di questa impresa nel 1995, piazzando un tale esplosivo sotto il sedile di un uomo d'affari sul volo della compagnia aerea filippina diretto da Manila a Tokyo. Solo il malcapitato passeggero era morto in quella occasione, e 10 altri erano stati feriti. La tecnologia terrorista si affina quindi, o bisognerebbe dire si semplifica, e la organizzazione diventa sempre più internazionale e integrata. I servizi segreti sospettano legami tra l'Ira irlandese e il terrorismo islamico: usano gli stessi materiali.

ABC DELLA SICUREZZA

Viaggiare in aereo è molto più sicuro che imboccare un'autostrada, secondo le statistiche. Però contro gli attentati non c'è comunque certezza. Anche dove le misure di sicurezza sono perfette, l'unica garanzia sarebbe quella di controllare spesso tutto il personale dell'aeroporto e soprattutto fare il check in per ogni volo almeno cinque ore prima della partenza. Per poter così aprire e frugare ogni bagaglio, a mano e da stiva. Perché se gli strumenti di controllo sono buoni, anche le innovazioni tecniche dei terroristi sono continue. Non resta dunque che fare la propria parte di passeggeri responsabili e attenti, seguendo le regole e sapendo anche quali sono quelle che devono seguire gli addetti di un aeroporto, in modo da potersi rendere conto di ogni eventuale anomalia e segnalare alle autorità dello scalo. Collaborando così nel garantire la propria sicurezza e quella dei propri compagni di viaggio.

- Se si parte da casa**, non accettare comunque pacchetti da portare di eventuali amici che hanno conoscenti nel paese in cui si va. Oppure accettarli, ma aprendoli per verificarne il contenuto anche se sembrano perfetti. Per esempio, una scatola di cioccolatini con ancora il cellophane: va aperta lo stesso. Soprattutto ogni apparecchiatura tipo radio, registratore, videoregistratore, telecamera, va svitata e vista all'interno da qualcuno che sia competente. In pratica, cioè, è meglio evitare di prenderle da altri: sono gli involucri ideali per detonatori ed esplosivo.
- Se si parte da case altrui o alberghi**, oltre a rifiutare ogni pacchetto chiuso, evitare di fare il bagaglio fino all'ultimo minuto e poi, una volta chiuse le valigie, anche se hanno il lucchetto (che può essere aperto e richiuso in pochi minuti senza che ve ne accorgiate) non perderle mai di vista fino al momento del check in: qualcuno, dall'inserviente dell'albergo in poi, potrebbe approfittarne per infilarci oggetti estranei.
- All'aeroporto**, continuate a controllare il bagaglio, soprattutto se lo porta un facchino. Arrivati al banco del check in, da quel momento in poi le vostre valigie sono sotto la responsabilità del personale aeroportuale e della sicurezza.
- A Fiumicino**, per i voli di linee aeree di paesi a rischio, è prevista un'«intervista» a campione dei passeggeri, sul contenuto del bagaglio, magari regalato da altri, ma anche, in caso di persone giudicate sospette, sui motivi del viaggio. Poi le valigie che vanno in stiva vengono passate ai raggi X a campione. Se le passeranno tutte, anche in quel caso, come per i controlli manuali, ci vorrebbero ore intere. In compenso, vengono usati anche raggi speciali in grado di individuare in base alla composizione molecolare una serie di composti esplosivi. Non tutti, purtroppo, perché sono tantissimi. Ci sono i cani, infine, che però sono in grado di annusare solo un tipo di esplosivo a testa e solo per due ore, poi devono riposare.
- Segue l'esame del passeggero** e del suo bagaglio a mano. Si passa al metal detector ed accanto passa anche la propria borsa. In aeroporti stranieri del primo mondo, la procedura è identica. In altri paesi, è prevista anche l'apertura manuale delle borse e la perquisizione fisica. Da noi, si fa solo in fasi di massimo allerta, come quella attuale per i voli americani. Se dopo questo passaggio, nell'area delle partenze notate che qualcuno passa un pacco ad un passeggero, segnalatelo al personale della sicurezza.
- Passati i viaggiatori**, il mucchio dei bagagli e la lista delle persone in sala d'imbarco vengono confrontate. Si tratta della «riconciliazione» del bagaglio al passeggero che in paesi più arretrati viene fatta esponendo tutti i bagagli da stiva sulla pista: salgono solo le valigie che ognuno identifica prima di imboccare la scaletta.
- Nel frattempo, i bagagli** sono stati in mano a personale addetto che dovrebbe rispondere a requisiti di sicurezza. Ma il protocollo di sicurezza italiano, secondo alcuni, non è ancora al top. Manca una normativa specifica che preveda per il personale aeroportuale il «nulla osta» già usato per persone coinvolte in attività di sicurezza, come ad esempio gli operai di fabbriche di esplosivi, radar o apparecchiature per le forze armate.
- L'aereo su cui salirete**, sempre se appartiene ad una compagnia di un paese a rischio o ci farà scalo, è stato comunque perquisito poco prima dagli artificieri e da personale selezionato e controllato.



Graphic News - F&A Informatica