



La disperazione di una parente all'aeroporto del Cairo
E. Martini/Ap

INDAGINI

Un detenuto italiano annunciò una bomba

C'è una pista italiana nel giallo del Boeing della Egypt Air precipitato ieri nell'Atlantico. Lo scorso settembre un pregiudicato italiano, condannato per aver minacciato un dirottamento nel 1981, aveva avvertito la Federal Aviation Administration americana (FAA) che una bomba sarebbe stata collocata in ottobre su un aereo in partenza da Los Angeles o da New York. L'aereo precipitato era partito appunto sabato sera da Los Angeles e aveva fatto scalo all'aeroporto Kennedy di New York. Una circolare della FAA, inviata a tutte le compagnie aeree all'inizio di ottobre, indicava che un certo Luciano Porcari sosteneva di avere avuto notizie su un attentato imminente. Lo stato di allarme era stato mantenuto fino al 30 ottobre: la vigilia della tragedia della della Egypt Air. Nella circolare della FAA si precisava che un individuo di nome Luciano Porcari «aveva dirottato un Boeing 727 della compagnia Iberia in volo da Barcellona a Palma di Maiorca il 4 marzo 1977. Era stato messo fuori combattimento e arrestato». Sempre secondo la circolare della FAA, Porcari era stato condannato a dieci anni di carcere il 25 gennaio 1979 ma in seguito era evaso. Aveva nuovamente fatto parlare di sé nell'agosto 1981, quando aveva minacciato di dirottare un aereo se non gli fossero stati versati 250 mila dollari. In seguito era stato arrestato in Italia e condannato ad altri nove anni di carcere il 27 gennaio 1982, ma messo in libertà provvisoria il 12 agosto 1982. Non si sa dove sia oggi Porcari. Tuttavia a fine settembre, sempre secondo la circolare della FAA, diverse agenzie del governo americano hanno ricevuto una lettera firmata con il suo nome. Nel testo si accennava ad «otto bombe costruite tra il 1975 e il 1983». Secondo Porcari tre di queste bombe esistevano tuttora e una si trovava negli Stati Uniti.

Si inabissa un Boeing, 217 le vittime

Era appena partito da New York per il Cairo. È terrorismo? Clinton: lo scopriremo

DALLA REDAZIONE
SIEGMUND GINZBERG

WASHINGTON Incidente? Terrorismo? Maledizione di fine millennio? A sentire il bisogno di mettere le mani avanti, di un «andiamoci piano» preventivo è stato Clinton in persona. «Non abbiamo al momento alcuna prova che possa trattarsi di un attentato. Credo che sia meglio che la gente non tiri conclusioni finché non sappiamo qualcosa di sodo. Al momento non sappiamo le cause dell'incidente. Posso solo dirvi che non cesseremo di lavorare finché le troveremo», ha detto ai cronisti che lo tempestarono di domande sul Boeing 767 della Egypt Air esploso in volo nella notte e precipitato nelle gelide e nere acque dell'Atlantico, con 217 persone a bordo, a meno di un'ora dal decollo da New York.

Era bastato a far venire i brividi, far esplodere l'emozione nell'opinione pubblica e frenesia tra i media, il fatto stesso che si tratta della quarta misteriosa catastrofe aerea in quelle acque in meno di quattro anni. Senza contare il recentissimo episodio dell'aereo fantasma, inspiegabilmente fuori controllo, su cui ha perso qualche giorno la vita il campione di golf Stewart. In luglio, non lontano da dove si è inabissato il volo 990 dell'Egypt Air, era precipitato il Piper con a bordo John Kennedy Junior. Nel settembre 1998 al largo della Nova Scotia era precipitato un MD-11 della Swissair con 229 persone a bordo. Sulla stessa rotta, era esploso, nel luglio del 1996, appena al largo di Long Island, il volo TWA 800.

Clinton era stato informato della nuova tragedia aerea poche ore prima di imbarcarsi sul Air Force One diretto in Norvegia, all'appuntamento con i protagonisti della pace in Medio Oriente, l'israeliano Barak e il palestinese Arafat. E anche questa circostanza, unita al fatto che l'aereo caduto è egiziano, aveva contribuito a alimentare l'ipotesi terrorismo, con

matrice nell'estremismo islamico. Ad alimentarla ulteriormente era venuta poi la notizia che la Federal Aviation Administration aveva diffuso un mese fa un allarme ufficiale sulla possibilità di un attentato su voli internazionali in partenza dagli aeroporti di Los Angeles o di New York. Una formalità, in seguito a una soffiata cui le autorità non avevano dato molto credito, da parte di un «informatore» italiano, Luciano Porcari, secondo la quale «un congegno esplosivo con espansione a spirale (cioè fatto scattare dall'altitudine) sarebbe stato «prestato» piazzato su un velivolo in partenza da uno di questi scali.

Ma anche su questo allarme - uno dei tanti che periodicamente vengono diffusi per invitare ad una maggiore attenzione - le autorità sono parche di commenti. La FAA non vuole pronunciarsi sulla «credibilità» della minaccia. Il portavoce del National Security Council ha rifiutato «ogni speculazione». La Cia ha fatto sapere che stanno indagando sull'eventualità che si tratti di un atto di sabotaggio, ma aggiungendo che «non c'è al momento nulla che indichi immediatamente in questa direzione». L'Fbi conferma che i suoi agenti stanno cercando di rintracciare tutti coloro che hanno avuto contatti coi passeggeri imbarcati sul volo Egypt Air. Ma il loro portavoce insiste a mettere le mani avanti: «Non abbiamo avuto nessuna minaccia, non abbiamo nessuno che abbia rivendicato responsabilità. Attendiamo di fornire alla National Transportation Safety Board ogni assistenza di cui potrà aver bisogno per determinare la causa dell'incidente».

Si è insomma ancora al buio. Anche se non viene esclusa alcuna ipotesi. Pesa il precedente del volo TWA 800 di tre anni fa. Allora si era dato inizialmente per scontato, fin dal primo momento, che si fosse trattato di una bomba, se ne era tratto l'argomento per un'intensificazione della cooperazione

LA SCHEDA

Un colosso dei cieli consegnato dieci anni fa

Il bireattore Boeing 767-300, in uso alle maggiori compagnie mondiali, è attualmente l'aereo passeggeri più usato per l'attraversamento dell'Atlantico. Nella versione ER (Extended Range), è quello adottato dalla Egypt Air, il 767 può trasportare 269 passeggeri in due classi o 218 nella configurazione a tre classi, su una distanza massima di 7.080 miglia (11.390 chilometri).

L'aereo è lungo 54,94 metri, l'apertura alare è di 47,57 metri e l'altezza è di 15,85 metri. Il suo peso massimo al decollo è di 412 tonnellate. È equipaggiato con due motori, ciascuno dei quali fornisce una spinta massima di circa 60.000 libbre. Il Boeing 767 viaggia ad una quota di crociera di 33.000 piedi (10.000 metri) a una velocità di 850 chilometri all'ora. Una portavoce della Boeing ha confermato che era relativamente nuovo l'aereo dell'Egypt Air precipitato al largo del Massachusetts. Il Boeing 767-300 fu consegnato alla compagnia nel 1989 e da allora ha effettuato 33.224 ore di volo, un tempo normale per un aereo di 10 anni, ha aggiunto la portavoce. Il Boeing «era in buono stato». Lo ha detto al Cairo il presidente della compagnia aerea, Fahim Rayan, durante una conferenza stampa, mentre più tardi il ministro dei trasporti, Ibrahim El Demoury, ha dichiarato che «viene escluso qualsiasi atto criminale o tentativo di dirottamento. Non ci sono ancora ragioni chiare dell'incidente - ha aggiunto - ma c'è grande propensione a ritenere che sia un incidente. Dobbiamo aspettare informazioni dalle autorità civili degli Usa, dopo che avranno ritrovato la scatola nera del velivolo».

internazionale contro il «nuovo terrorismo» islamico. Poco dopo si era dato altrettanto per scontato che quel Jumbo fosse stato abbattuto da un missile sparato per errore nel corso di un'esercitazione della Marina americana nella zona. Erano corsi fiumi di inchiostro a denunciare una diabolica cospirazione al Pentagono per insabbiare la verità, erano state persino diffuse fotografie che avrebbero dimostrato l'esistenza di un missile in volo. Ma poi l'inchiesta aveva accertato che all'origine dell'esplosione in volo c'era stata un'autocombustione di vapori di benzina nel serbatoio centrale, sotto la fusoliera, del velivolo.

L'Egypt Air 990, un Boeing 767 (una generazione di velivoli più nuova dei «Jumbo» 747, attrezza-



«WASHINGTON POST»

L'azienda costruttrice sotto accusa per il disastro del Jumbo nel 1996

WASHINGTON Il primo precedente che viene in mente, di un aereo decollato stracarico di carburante dal Kennedy e inabissatosi in mare, è quello del TWA 800, nel luglio 1996. Si pensò subito al terrorismo. Poi al missile sparato per errore dalla Us Navy. La Boeing, costruttrice di quel Jumbo su cui erano perite 230 persone, fece sin dal primo momento un'insistente campagna su entrambe le ipotesi «violente», con l'argomento che non c'erano altre spiegazioni «tecniche» cui appigliarsi. L'inchiesta determinò invece che si era trattato proprio di un incidente tecnico: era scoppiato il serbatoio centrale del carburante, sotto la fusoliera.

Ora è venuto fuori che la Boeing aveva taciuto per anni agli inquirenti che un problema di surriscaldamento anomalo del serbatoio centrale di carburante dei suoi Jumbo era stato individuato già nelle prime versioni militari del 747. Per straordinaria coincidenza, l'inquietante rivelazione era stata pubblicata dal «Washington Post» sabato, appena poche ore prima che si inabissasse nell'Atlantico il Boeing 767 dell'Egypt Air.

Uno studio commissionato nel 1980 dall'Air Force sul E-4B - la versione destinata al Pentagono del Jumbo civile - aveva rilevato un pericoloso surriscaldamento del serbatoio centrale dovuto al sistema di aria condizionata, le cui tubature passano proprio sotto di essi. I sistemi di condizionamento non sono identici nelle due versioni del Jumbo. E tutto da accertare che un «surriscaldamento» possa essere sufficiente a far esplodere i vapori di benzina di un serbatoio sigillato. Gli inquirenti sulla tragedia del TWA 800 continuano a scervellarsi se la causa pos-

sa essere un'altra, un filo elettrico, uno sfregamento meccanico che produce la fatale scintilla, una fuga di vapori o di carburante. Ma il fatto è che quella che poteva essere una traccia importante per le loro indagini, fu tenuta nascosta fino al giugno di quest'estate, quando finalmente la Boeing decise di fargli pervenire la ponderosa inchiesta in 4 volumi di 16 anni prima.

Alla Boeing si difendono sostenendo che non l'hanno fatto apposta. «Il rapporto si riferiva alla versione militare, i nostri impiegati del settore civile che collaboravano all'inchiesta sul TWA 800 non si erano semplicemente accorti che esistesse», ha dichiarato, messo sotto pressione dalle rivelazioni stampa, il portavoce del gigante dell'aviazione, Russell Young. E aggiunge, in un sospetto eccesso di giustificazioni, che quel rapporto in fin dei conti «non c'entra molto» con le indagini sull'incidente del 1996.

Di ben altro parere è però la Commissione federale sulla sicurezza del trasporto aereo, che si dice «esterrefatta». «Se c'entrava o non c'entrava con lo sforzo per determinare le cause di quel disastro spettava agli inquirenti determinarlo, non alla Boeing», rispondono. Il senatore Grassley, presidente della commissione parlamentare sulle catastrofi aeree, va anche oltre e sostiene che se i risultati di quel rapporto fossero stati collegati all'esplosione di un serbatoio su un Boeing 737 nel 1990 a Manila, la tragedia del TWA 800 si sarebbe potuta evitare. E decisi a fargliela pagare sono anche i parenti delle vittime: un avvocato ha preannunciato ieri che la «svista» sarà evocata nella causa intentata contro la compagnia. (Si.Gi.)

Al Cairo la disperazione dei parenti

IL CAIRO Pianti, svenimenti, urla di dolore ieri sera all'aeroporto del Cairo, da parte dei familiari dei 199 passeggeri e dei 15 membri dell'equipaggio del Boeing 767 che l'altra notte è caduto in mare poco dopo essere partito per il Cairo dal «IFK» di New York. «Aveva chiamato dall'aeroporto per avvisare del ritardo di due ore per dirci di aspettarci». Sono in molti a ripetere così dell'ultima conversazione avuta per telefono con propri congiunti prima che il volo «M5 990» dell'Egypt Air partisse.

Mohamed Fouad non finisce di pronunciare la frase, riferendosi alla telefonata del fratello, l'ufficiale della Marina egiziana Ahmed Mohamed Fouad, e si affloscia a terra, svenuto. Poco più in là, la grida di una donna vestita di nero. «È venuta ad aspettare mia sorella, Wafaa, di 21 anni, che era andata a visitare nostra zia negli Stati Uniti, dice piangendo Hesham Mansour, mio figlio aveva chiamato, stava tornando a casa, era felice, lo capisci?». Pochi coloro che pensano alle possibili cause dell'incidente. Solo i parenti di un pilota, che ripeton: «Aveva fatto tanti viaggi, era così bravo e sicuro. Perché? Che cosa è successo?».

«Escludiamo qualsiasi atto criminale o tentativo di dirottamento», ha detto il ministro ai Trasporti, Ibrahim El Doumeri. Quella terroistica era stata nel '96 la prima ipotesi per lo scoppio del «747 Twa», avvenuto più o meno nello stesso punto dell'incidente di oggi. «Ma tra i due episodi non c'è alcun collegamento», ha aggiunto il presidente e direttore generale della Egypt Air, Mohamed Fahim Rayan, che tiene a precisare: «Non è stata lanciata alcuna richiesta di soccorso da parte dei piloti». L'affermazione non trova conferma in una dichiarazione alla televisione egiziana dell'addetto stampa del consolato egiziano a New York, Ibrahim Al Sayed, secondo il quale una richiesta di soccorso sarebbe stata lanciata dal pilota nel suo microfono «come se avesse avuto un improvviso guasto tecnico». L'aereo aveva dieci anni. «È stato comprato il 25 settembre 1989 - ha detto Rayan - ed era in buono stato. Aveva poco più di 33 mila ore di volo». «È uno degli aerei più affidabili e più utilizzati nei viaggi transatlantici», dicono gli esperti, «e dieci anni non sono tanti per un aereo che viene sottoposto a regolare manutenzione». Le ipotesi egiziane sembrano convergere tutte verso un incidente, «e cui cause verranno indagate anche da una commissione che andrà a New York per lavorare con gli americani».

NANTUCKET

Le stesse acque in cui morì John Kennedy jr.

WASHINGTON Il Boeing della Egypt Air è caduto a poche miglia dal luogo in cui si inabissò il 16 luglio scorso l'aereo di John Kennedy jr. Ma non si può parlare di una zona maledetta: la tragedia di Kennedy era dovuta a un errore del pilota e non ha alcun rapporto con quella di ieri. Altri due disastri recenti sono avvenuti lungo la costa americana dell'Atlantico, a qualche centinaio di chilometri di distanza: un aereo della Twa è precipitato a New York nel 1996 e uno della Swiss Air nel 1998 in Canada. L'isola di Nantucket, presso la quale è precipitato il Boeing è un paradiso per miliardari in vacanza. Lunga una ventina di chilometri e larga meno di dieci, ha una popolazione di 6 mila abitanti. Il porto che nel 1912 poteva ospitare 125 baleniere oggi accoglie lussuosi panfilii, e le pittoresche case di legno del villaggio di Nantucket conservano le antiche facciate, dietro le quali si nasconde un lusso raffinato.

DALLA REDAZIONE
ANTONIO POLLIO SALIMBENI

WASHINGTON Questa volta l'ordine di scuderia è massima cautela: né la Fbi né le autorità federali intendono correre il rischio di essere smentiti fra qualche tempo per cui fin dalle prime ore del mattino il portavoce della Fbi Jim Davis ha dichiarato che non stanno seguendo piste «criminali». La parola terrorismo è per ora bandita e anche questa è una notizia che, però, non placa la crescente ossessione per i rischi di fine millennio. Eventi effettivamente accaduti ed eventi ipotetici che non hanno tra loro alcun legame - l'incidente aereo vero e proprio, il blocco dei rifornimenti alimentari e di denaro presso le banche a fine d'anno per la conversione della data dei computer su scala planetaria, azioni terroristiche vere e proprie - vengono confezionati in un unico

mazzo e alla fine il risultato è la moltiplicazione degli spettri, attori che non esauriscono la loro forza evocativa nella notte di Halloween.

Qualche tempo fa è stata una fonte insospettabile a rafforzare la convinzione che gli americani vivono in uno stato di «insicurezza totale». Nel recente rapporto della Commissione sulla sicurezza nazionale curato da Gary Hart e Warren Rudman, si scrive a chiare lettere che «i governi e i gruppi ostili agli Stati Uniti e ai suoi interessi riescono ad avere accesso alle tecnologie avanzate, cercheranno di contrastare i vantaggi militari americani attraverso il possesso di queste tecnologie e il loro utilizzo in attacchi non tradizionali. Man mano che la nostra società diventa sempre più dipendente dalle tecnologie informatiche per produrre beni e servizi, aumenteranno le nuove vulnerabilità». Se ai gruppi ostili non meglio identi-

ficati si aggiunge una lunga lista di incidenti veri e propri, ce n'è abbastanza per essere preoccupati.

La fine del millennio gioca la sua parte ed è di ieri la scoperta che la Fbi ha appena concluso uno studio di 34 pagine nel quale si mettono in allarme i responsabili delle forze di polizia dell'intera nazione perché gruppi estremisti religiosi, razzisti e di gang di violenza allo scendere dell'anno. In particolare vanno tenute d'occhio le organizzazioni religiose convinte che l'Apocalisse si sta avvicinando e i copiatori del Nuovo Ordine Mondiale, i quali ritengono le Nazioni Unite supreme responsabili di un fantomatico piano segreto per conquistare il pianeta. Ormai ci sono diversi segnali che elementi di gruppi come Christian Identity e Odinism avrebbero deciso di acquistare armi e già individuato gli obiettivi da colpire. In una

riunione a porte chiuse che si è tenuta pochi giorni fa nel Nord Carolina, alti funzionari della Fbi hanno spiegato ai responsabili di polizia il «Progetto Megiddo» (il nome ebraico Armageddon significa collina di Megiddo). Vanno seguiti tutti i membri dei gruppi sospetti (varie migliaia in tutto il paese) fin nei minimi movimenti, soprattutto al supermercato perché una delle condizioni per sparire nei giorni «bollenti» è l'approvvigionamento viveri. E vanno seguite le compravendite di case, la sistemazione di residenze fuori città, flussi di denaro eccessivi nei conti bancari.

Tanto per non sbagliare, la Fbi ha fatto sapere che non si tratta di «essere impariti», ma solo di essere «più sensibili» di fronte a segnali che possono indicare la preparazione di attività criminali. Nel rapporto è scritto che «la minaccia lanciata dagli estremisti è il risultato della percezione di

eventi legati all'avvento del 2000 e reale e il miscuglio di religioni apocalittiche e teorie cospirative può produrre atti violenti allo scopo di precipitare verso la fine del mondo come profetizzato dalla Bibbia». Quanto alla probabilità che tutto questo avvenga, per la Fbi è del 50%. In cima alla lista degli obiettivi possibili le Nazioni Unite, le istituzioni associate alle comunità afro-americane e legate a Israele, minoranze etniche e religiose, omosessuali, residenze militari straniere nelle basi americane.

Per fortuna insieme con i fantasmi cattivi ci sono anche quelli buoni. Così almeno ci si augura siano davvero quelle neo-streghe dei gruppi Wicca che girano l'America riunendo in un largo cerchio centinaia di persone per formare il cosiddetto «circolo di energia» e promettendo «di cambiare il futuro attraverso la tolleranza, l'educazione e l'amore».

