

Leonardo Sacchetti

«Facoltà di Urbanistica», «Facoltà di Belle Arti», «Facoltà di Legge». Erano questi i nomi in codice degli obiettivi che al Qaeda colpì o tentò di colpire l'11 settembre dello scorso anno negli Usa: le Torri gemelle, il Pentagono, il Campidoglio (quest'ultimo fu mancato). Ma erano solo le seconde scelte. In un primo tempo Osama ed i suoi avevano progettato infatti di attaccare alcune centrali nucleari americane.

A rivelarlo è il «Sunday Times», anticipando i contenuti dell'intervista «Top Secret», che verrà trasmessa il 12 settembre dalla televisione araba Al Jazira. L'intervista è stata realizzata nella città pakistana di Karachi dal giornalista Yosri Fouda con due capi latitanti dell'organizzazione di Osama bin Laden: Khalid Sheikh Mohammad, presunto capo militare di al Qaeda, e Ramzi Binalshibh, coordinatore della rete terroristica in Germania. «Gli attacchi - afferma Sheikh Mohammad - sono stati concepiti per provocare il maggior numero di morti possibile e per colpire l'America proprio sul suo territorio».

Il primo obiettivo di al Qaeda, dunque, dovevano essere alcune centrali nucleari Usa, ma il progetto, avallato dallo stesso Osama bin Laden, fu scartato per il rischio che l'impresa «sfuggisse di mano» all'organizzazione. Con l'avvicinarsi dell'anniversario dell'11 settembre, le parole di Mohammad e di Binalshibh suonano ad avvertimento. Infatti, i due leader di al Qaeda hanno confermato che la scelta di colpire obiettivi nucleari in territorio americano, fu «sospesa» e non cancellata. Un monito che, per lo meno in Gran Bretagna, ha fatto scattare l'allarme di massima allerta in tutti gli aeroporti e intorno

L'ipotesi atomica fu poi scartata per il timore che l'impresa «sfuggisse di mano»

”

Roberto Rezzo

NEW YORK Nessuna schiarita in vista nei cieli: uno studio appena pubblicato dalla Iata, l'associazione che riunisce 280 tra i principali vettori aerei internazionali, sostiene che il 2001 non potrà più essere considerato l'anno peggiore in tutta la storia dell'aviazione civile; a giudicare dal numero di passeggeri, la maglia nera già spetta al 2002. Le cifre indicano che la crisi è globale, ed è costata sinora oltre 200mila posti di lavoro, ma se si osservano i risultati d'esercizio delle compagnie in base alle rotte di percorrenza, è chiaro che più ci si avvicina all'America, più la situazione è grave, e il termine di paragone obbligatorio per tutti i raffronti resta la data dell'11 settembre.

Nelle settimane immediatamente successive agli attentati, il traffico aereo negli Stati Uniti ha subito un crollo prossimo all'80 per cento, facendo chiudere i bilanci dello scorso anno con perdite complessive pari a 18 miliardi di dollari. L'improvvisa crisi di liquidità ha superato di larga misura il margine offerto dalle linee di credito con le banche, ed esposto anche i vettori di grandi dimensioni al rischio concreto di dover cessare da un giorno all'altro le operazioni, e solo uno stanziamento governativo di 5 miliardi di dollari ha evitato l'irreparabile.

A un anno di distanza, le stime indicano che il traffico passeggeri è tornato su

valori prossimi al 95 per cento di quello registrato prima dell'11 settembre, mentre i posti che le compagnie mettono a disposizione sono solo il 90 per cento. La riduzione dei voli, decisa per ottimizzare la capacità di carico degli aerei, insieme a un'aggressiva politica di tagli su tutti i costi operativi, a cominciare da quello del lavoro, avrebbe dovuto tradursi in un aumento della redditività, ma i dati diffusi dalla Iata indicano il contrario: il fatturato per passeggero per chilometro, l'unità di misura utilizzata nel settore, è in flessione del 7,5 per cento. Due compagnie minori, Midway Airlines e Vanguard, sono finite in bancarotta all'inizio dell'estate, e

a tutti i passeggeri che avevano acquistato un biglietto hanno offerto tante scuse ma nessuna possibilità di rimborso. In agosto US Airways si è rivolta al tribunale per ottenere protezione dai creditori ed è entrata in regime di amministrazione controllata. Una scelta cui potrebbe essere costretta anche United Airlines, il secondo vettore degli Stati Uniti, a meno di non ottenere in tempi brevi un finanziamento garantito dal governo federale. Neppure American Airlines, la più grande compagnia del mondo, che ha appena dato il benvenuto ad altri 7mila dipendenti, esclude a priori il ricorso all'amministrazione controllata.

La paura di volare, secondo gli analisti, non spiega sino in fondo quello che sta accadendo in uno dei sistemi simbolo della modernità: le stragi messe a segno con il dirottamento di quattro aerei passeggeri hanno colpito un settore industriale già particolarmente fragile e sofferente, hanno innescato un effetto domino che ha messo a nudo gravi problemi strutturali. Il trasporto aereo, ben prima di dover fare i conti con il terrorismo, si era guadagnato fama di essere il business peggio gestito in America. Nonostante tagli, ristrutturazioni e contributi straordinari, i bilanci delle compagnie americane si avvicinano verso perdite totali per l'anno in corso

che facilmente supereranno i 5 miliardi di dollari. Le compagnie attribuiscono il deludente risultato agli aumentati costi per la sicurezza, ma gran parte di queste spese sono state assunte in carico dal governo federale, e molti punti rimangono da spiegare.

I dipendenti hanno accettato spesso riduzioni salariali fra l'8 e il 10 per cento, cambiamenti di mansioni che fanno svolgere al personale di volo operazioni di biglietteria, turni più lunghi e riposi ridotti. Il management al contrario continua a dividersi premi che non trovano alcuna giustificazione nei deludenti, un andazzo che non piace agli investitori e che ha contribuito a spingere in ribasso le quotazioni delle compagnie a Wall Street. L'enfasi sulla sicurezza poi mostra la corda quando in data 26 agosto la Faa, l'organo di controllo dell'aviazione americana, affibbia una multa da 1,5 milioni di dollari a United Airlines per aver ripetutamente ometto essenziali controlli di routine sui motori.

Le più banali regole di mercato, di

fronte a una diminuzione dei passeggeri, suggerirebbero maggiore attenzione alla clientela, soprattutto quando i controlli in aeroporto già mettono a dura prova la pazienza dei viaggiatori. Tutti i sondaggi indipendenti indicano che il livello di soddisfazione ha raggiunto i minimi storici. Nel tentativo di risparmiare sino all'ultimo centesimo, le grandi compagnie hanno deciso di applicare norme vessatorie sui biglietti a tariffa ridotta, che in molti casi non possono essere più essere utilizzati nel caso capiti di perdere il volo, o non fanno guadagnare punti per i programmi fedeltà. Un terzo bagaglio al seguito, anche se non supera il peso limite, costa un balzello di 80 dollari. In classe turistica gli assistenti di volo non servono più una lattina di Coca-Cola o aranciata, ne versano metà a ciascun passeggero; al posto del tramezzino, una bustina di noccioline. La politica delle tariffe è stata definita bizantina e schizofrenica: il vettore leader su una determinata rotta di solito prova ad aumentare i prezzi, se le altre compagnie non si adeguano, fa scendere il prezzo

zo al di sotto di quello della concorrenza. Un biglietto di andata e ritorno che non comprenda una sosta nella giornata del sabato può costare cinque volte di più caro.

Le compagnie aeree sono affamate di soldi ma, con l'economia che arranca, i consumatori americani sono sempre meno disposti a fare la parte dei limoni. Viaggiano più spesso in auto e per gli spostamenti più lunghi guardano con maggiore attenzione alle compagnie a basso costo, che offrono ormai livelli di servizio paragonabili, se non superiori, a quelle di grande nome. La crisi ha risparmiato due società che, grazie a una gestione efficiente e tariffe trasparenti, alla fine dell'anno presenteranno bilanci in utile: Jet Blue e American West. Quando si sono affacciate sul mercato, con una flotta e un numero di rotte da contarsi sulle dita di una mano, sembravano non avere speranza in un settore abituato ad accordi e fusioni in grande scala. Invece sono riuscite a dimostrare che anche dopo l'11 settembre si può spiccare il volo.

ro.re.

“ Il capo militare dell'organizzazione Khalid Sheikh Mohammad e un altro leader, Ramzi Binalshibh descrivono la preparazione degli attentati di un anno fa

11 SETTEMBRE



«Facoltà di urbanistica» e «Belle arti», nomi in codice di Torri gemelle e Pentagono Il terzo bersaglio, mancato non era la Casa Bianca ma il Campidoglio

”

Osama voleva colpire centrali nucleari Usa

Rivelazioni di due capi di Al Qaeda, intervistati dalla tv araba Al Jazira a Karachi



Una vista della zona del World Trade Center
Stephen Jaffe
Ansa

no agli impianti atomici del paese.

Le anticipazioni di «Top Secret» forniscono un quadro inquietante dell'organizzazione degli attentati all'America. Scartata la possibilità di colpire le centrali nucleari Usa, al Qaeda aveva spostato il proprio obiettivo su tre nuovi bersagli, le tre «facoltà» universitarie. Dando credito alle parole di Mohammad e di Binalshibh, infatti, si

chiarirebbe anche la sorte che doveva seguire il quarto aereo dirottato la mattina dell'11 settembre, quello che successivamente si schiantò in Pennsylvania. Secondo i due luogotenenti di al Qaeda, il quarto aereo doveva colpire la «Facoltà di Legge», vale a dire Capitol Hill, la zona dove si trova il Congresso Usa, e non la Casa Bianca, come è stato finora ipotizzato. Le altre due «fa-

coltà» furono centrate: quella di «urbanistica», vale a dire il World Trade Center, e quella di «Belle Arti», cioè il Pentagono.

Contemporaneamente alle anticipazioni pubblicate da «The Sunday Times», il quotidiano spagnolo «El Mundo» ha ieri pubblicato il diario del giornalista della tv qatariota, Yosri Fouda, in cui si raccontano alcuni dettagli dell'intervista fatta a Mohammad e a Binalshibh. Fouda racconta il suo viaggio a Karachi, ormai definita la capitale della rete terroristica di Osama bin Laden, e le prime battute scambiate con i due di al Qaeda. «Non si preoccupi - gli avrebbe detto uno di loro - perché Osama è sano e salvo». Ma lo stesso Fouda, ripercorrendo i passaggi dell'intervista, sottolinea come i due, alcune volte, abbiano parlato al passato riferendosi a bin Laden. «Allora, chi sarà il nuovo capo di al Qaeda?», si chiede il giornalista. «Forse lo stesso Binalshibh», conclude Fouda. Altri dettagli sulla strategia per il «Martedì Santo» (come viene definito l'11 settembre dai due leader di al Qaeda) delineano una progettazione degli attentati lunga anni e curata nei minimi dettagli. Come la scelta di usare attentatori kamikaze, che risale ai primi mesi del 1999, quando fu attivato Mohammed Atta, il presunto capo del gruppo. Come il fatto che lo stesso Binalshibh dovesse partecipare all'attacco, ma la sua richiesta di un permesso di soggiorno in Usa venne respinta. Come il via libera dato direttamente da bin Laden, il 6 settembre. Un panorama ricco di dettagli e di ammonimenti. La rete continua a essere attiva e i suoi obiettivi sono numerosi. In Inghilterra, tutte queste anticipazioni sono state bollate come «ossessione mediativa», ma l'anniversario dell'11 settembre - a New York come a Londra - fa paura.

Il nostro scopo era provocare il maggior numero possibile di vittime e colpire l'America sul suo territorio

”

Newsweek

Informatore dell'Fbi abitò con i dirottatori

NEW YORK Il direttore dell'Fbi aveva dichiarato che non c'era modo d'infiltrare il complotto che ha messo a segno gli attentati dell'11 settembre. Documenti ufficiali, citati in esclusiva dal settimanale Newsweek rivelano che poco ci mancava che dirottatori e uomini dell'agenzia investigativa federale andassero a letto insieme.

Khalid Amihdhar e Nawaf Alhazmi, entrambi di cittadinanza saudita, sino alla fine del 2000 hanno diviso un appartamento a San Diego con un informatore dell'Fbi. I loro nominativi erano da tempo in una lista di sospetti per terrorismo compi-

lata dalla Cia, e in data 23 agosto un dispaccio urgente con le loro generalità era stato inviato a tutte le autorità di pubblica sicurezza. Nessuno si è accorto di nulla sino a quando non sono scattate le indagini dopo le stragi: l'informatore, viste le foto dei commandos sui giornali, si è fatto vivo al telefono con i vertici dell'Fbi e ha detto: «Io quei due li conosco, erano miei compagni di stanza». La vicenda è stata confermata dall'agenzia investigativa nelle deposizioni rese di fronte alla commissione d'inchiesta del Congresso, ma sinora non era diventata di dominio pubblico. Le conclusioni dell'inchiesta dovrebbero essere rese note il prossimo 18 settembre, ma alcuni parlamentari che hanno preso parte ai lavori sono convinti che sia ancora troppo presto. Le montagne di carte acquisite continuano a rivelare inquietanti particolari e a gettare nuove ombre sull'ineluttabilità di una tragedia tanto annunciata. ro.re.

Compagnie aeree in picchiata

Dopo gli attentati tagliati in un anno 200mila posti di lavoro

so che facilmente supereranno i 5 miliardi di dollari. Le compagnie attribuiscono il deludente risultato agli aumentati costi per la sicurezza, ma gran parte di queste spese sono state assunte in carico dal governo federale, e molti punti rimangono da spiegare.

I dipendenti hanno accettato spesso riduzioni salariali fra l'8 e il 10 per cento, cambiamenti di mansioni che fanno svolgere al personale di volo operazioni di biglietteria, turni più lunghi e riposi ridotti. Il management al contrario continua a dividersi premi che non trovano alcuna giustificazione nei deludenti, un andazzo che non piace agli investitori e che ha contribuito a spingere in ribasso le quotazioni delle compagnie a Wall Street. L'enfasi sulla sicurezza poi mostra la corda quando in data 26 agosto la Faa, l'organo di controllo dell'aviazione americana, affibbia una multa da 1,5 milioni di dollari a United Airlines per aver ripetutamente ometto essenziali controlli di routine sui motori.

Le più banali regole di mercato, di

fronte a una diminuzione dei passeggeri, suggerirebbero maggiore attenzione alla clientela, soprattutto quando i controlli in aeroporto già mettono a dura prova la pazienza dei viaggiatori. Tutti i sondaggi indipendenti indicano che il livello di soddisfazione ha raggiunto i minimi storici. Nel tentativo di risparmiare sino all'ultimo centesimo, le grandi compagnie hanno deciso di applicare norme vessatorie sui biglietti a tariffa ridotta, che in molti casi non possono essere più essere utilizzati nel caso capiti di perdere il volo, o non fanno guadagnare punti per i programmi fedeltà. Un terzo bagaglio al seguito, anche se non supera il peso limite, costa un balzello di 80 dollari. In classe turistica gli assistenti di volo non servono più una lattina di Coca-Cola o aranciata, ne versano metà a ciascun passeggero; al posto del tramezzino, una bustina di noccioline. La politica delle tariffe è stata definita bizantina e schizofrenica: il vettore leader su una determinata rotta di solito prova ad aumentare i prezzi, se le altre compagnie non si adeguano, fa scendere il prezzo

zo al di sotto di quello della concorrenza. Un biglietto di andata e ritorno che non comprenda una sosta nella giornata del sabato può costare cinque volte di più caro.

Le compagnie aeree sono affamate di soldi ma, con l'economia che arranca, i consumatori americani sono sempre meno disposti a fare la parte dei limoni. Viaggiano più spesso in auto e per gli spostamenti più lunghi guardano con maggiore attenzione alle compagnie a basso costo, che offrono ormai livelli di servizio paragonabili, se non superiori, a quelle di grande nome. La crisi ha risparmiato due società che, grazie a una gestione efficiente e tariffe trasparenti, alla fine dell'anno presenteranno bilanci in utile: Jet Blue e American West. Quando si sono affacciate sul mercato, con una flotta e un numero di rotte da contarsi sulle dita di una mano, sembravano non avere speranza in un settore abituato ad accordi e fusioni in grande scala. Invece sono riuscite a dimostrare che anche dopo l'11 settembre si può spiccare il volo.

Buona parte degli spot televisivi dopodomani non andranno in onda su scelta dei committenti. Intanto Hollywood scopre un nuovo filone del film d'azione: la lotta al terrorismo

Black-out pubblicitario nel giorno del lutto nazionale

NEW YORK Pochi giorni dopo gli attacchi terroristici dell'11 settembre, i responsabili del network televisivo Abc imposero il divieto assoluto di trasmettere i filmati degli aerei che si schiantarono contro il World Trade Center e il successivo crollo delle torri. Da allora la stazione controllata dalla Disney ha mandato in onda solo immagini statiche. Per un solo giorno, in occasione del primo anniversario della tragedia, il divieto è stato rimosso, ma i produttori sono stati invitati ad utilizzare il materiale con giudizio. Una linea sottile separa il dovere di cronaca dall'uso spregiudicato d'immagini a effetto, la stessa che corre

tra la rappresentazione artistica e lo sfruttamento commerciale.

I criteri di giudizio rimangono incerti e soggettivi, ma la questione investe tutti i campi della comunicazione. La maggior parte degli inserzionisti pubblicitari ha deciso un black-out nel giorno delle celebrazioni. La Pepsi-Cola ha fatto una scelta di autocensura: i suoi spot, commissionati per essere «frizzanti», non si addicono agli speciali che verranno seguiti da milioni di telespettatori. Altri ritengono controproducente vedere il proprio marchio associato a dolore e distruzione. Ma alcune società hanno scelto di essere presenti con comunicati

ad hoc. È il caso di Boeing, il costruttore aeronautico degli apparecchi finiti nelle mani dei dirottatori, per dichiarare l'orgoglio dell'America che non si arrende.

Un messaggio simile a quello della campagna che American Airlines fece preparare e mandò in onda lo scorso anno. Boeing sarà anche lo sponsor del Concert for America, trasmesso dal John F. Kennedy Center for the Performing Arts di Washington, cui presenzierà la First Lady, Barbara Bush, e che vedrà l'esibizione di Plácido Domingo, Aretha Franklin, Enrique Iglesias e Gloria Estefan. Su tutti gli schermi anche Procter & Gamble, il gigante

dei prodotti di largo consumo che vende dai pannolini alle pastiglie per pulire la dentiera, costantemente presente nella vita degli americani.

Hollywood in questi giorni non lancia nessun nuovo film, ma ha già scoperto il filone della lotta al terrorismo come variante di successo per i film d'azione. Ha fatto record d'incassi XXX, pellicola girata come una sequenza di videogame, dove il protagonista Vin Diesel sgomina da solo un gruppo di terroristi pronti a seminare morte con terribili armi chimico-batteriole e riesce quindi a portare in America Asia Argento, nel ruolo di una spia russa

capace anche di piangere. Le major cinematografiche, dopo gli attacchi terroristici, avevano seri dubbi sull'opportunità di mettere in circolazione film di violenza, ma hanno capito invece che assicurano profitti più di prima, e adesso sembrano non chiedere altro agli sceneggiatori.

Un album dedicato agli eroi dell'11 settembre ha riportato ai vertici delle classifiche una rock star finita in disuso, Bruce Springsteen, che in queste settimane porta il suo concerto in giro per l'America.

Patti Smith, che ha scelto negli ultimi anni di dedicarsi a forme di espressione alternative alla musica, subito dopo gli attentati, scrisse

America! America!, versi dedicati alle torri scomparse, simbolo «dell'ottimistica forza della nostra giovane nazione», che Interview, la rivista fondata da Andy Warhol, ha pubblicato insieme alla Ballata della moglie del soldato di Bertold Brecht. Nel numero di settembre di quest'anno,

Interview presenta un'antepri-ma della serie di disegni realizzati dalla signora del rock e che saranno esposti a partire dalla fine del mese sino al 5 gennaio all'Andy Warhol Museum di Pittsburgh. «Ho pensato a Picasso e a quale è stata la sua reazione al bombardamento di Guernica - ha dichiarato Patti Smi-

th - a com'è riuscito a tradurre il dolore e l'orrore in un'opera monumentale che ancora oggi è in grado di suscitare sentimenti e insegnare a tutti».

Il terrorismo ha segnato il destino anche del Lincoln Center Festival che ha incontrato difficoltà insormontabili per presentare spettacoli teatrali di compagnie straniere. Problemi di visti sono sorti ogni volta che gli artisti erano di nazionalità araba. Le autorità consolari degli Stati Uniti hanno negato il permesso di entrare nel Paese anche a dieci membri della più importante compagnia iraniana.

ro.re.