

Chi ha sequestrato l'aereo scomparso?

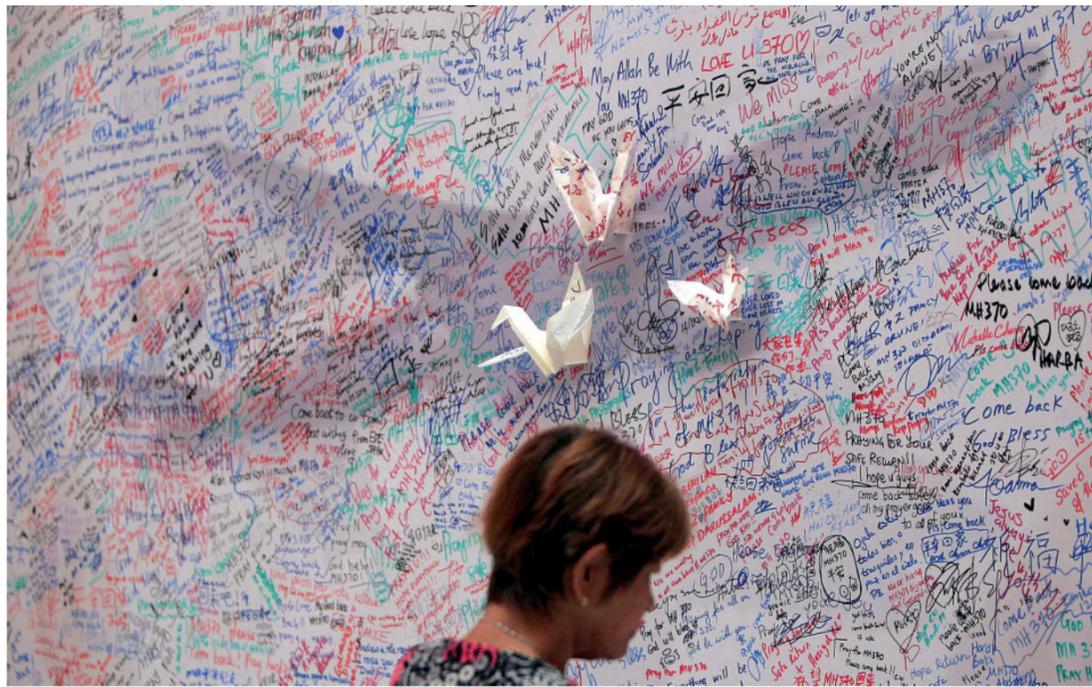
● **Il premier malese:** il Boeing volò altre 7 ore dopo essere sparito dai radar ● **Sospese** le ricerche in mare, si scava nella vita dei piloti ● **Al setaccio** due corridoi di volo

GABRIEL BERTINETTO
gbertinetto@unita.it

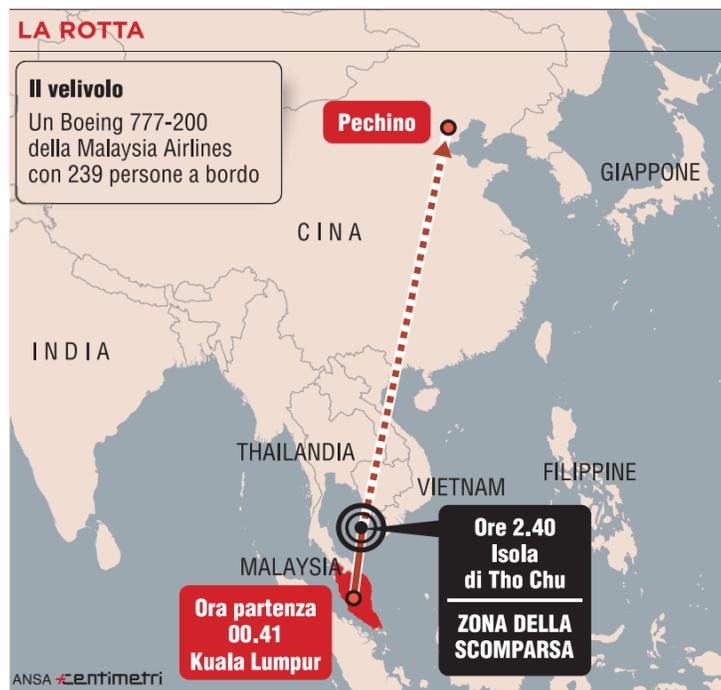
Immaginiamo un'auto che viaggia a pari spenti nel buio della notte più nera, e al volante siede un abilissimo conducente che guida ad occhi bendati. La folle corsa prosegue per ben sette ore e mezza, finché il veicolo svanisce misteriosamente nel nulla. Avremo forse un'idea così di quello che è accaduto otto giorni fa nei cieli d'oriente, su quell'aereo della «Malaysia Airlines», decollato alle 0,41 del 8 marzo da Kuala Lumpur e diretto a Pechino. Dove le 239 persone a bordo non sono mai arrivate. Ora sappiamo finalmente che il Boeing 777-200 è stato dirottato. Non sappiamo ancora da chi e per quale motivo. Ma «con alto grado di certezza» possiamo concludere che due sistemi di comunicazione di bordo sono stati disattivati, e tutto lascia pensare, come dice il premier malaysiano Najib Razak, all'«azione deliberata di qualcuno sull'aereo».

A questa scoperta gli inquirenti sono arrivati grazie ai segnali che il Boeing ha continuato a emettere anche dopo lo spegnimento dei due meccanismi elettronici, l'Acars e il Transponder, che rispettivamente connettono i computer di bordo con le centrali a terra e indicano la posizione del velivolo. Quei segnali, chiamati in gergo «ping», sono stati captati dai satelliti sino alle 7,41.

Purtroppo il ping rivela solo la distanza dell'oggetto dal satellite, non la sua esatta collocazione nello spazio. Al punto che nel caso dell'aereo malaysiano il loro esame consente di ricostruire due diversi potenziali tragitti, enormemente distanti e divergenti l'uno dall'altro. L'uno si distende lungo un corridoio aereo che dalla Thailandia arriva sino al Kazakistan passando sopra Ci-



A Kuala Lumpur un muro ricoperto di messaggi di speranza per i 239 passeggeri del Boeing scomparso. FOTO LAPRESSE



na, Birmania, Uzbekistan, Turkmenistan. L'altro muove dall'Indonesia verso l'Oceano Indiano. In entrambi i casi, è chiaro che il velivolo ha compiuto una totale inversione di rotta nel momento in cui stava per lasciare lo spazio aereo malese e per entrare in quello vietnamita. E questo è avvenuto subito dopo la disattivazione dei sistemi elettronici di comunicazione.

DIROTTATORE ESPERTO

Chiunque abbia compiuto un'operazione di questo tipo, riuscendo poi a pilotare per ore e ore l'aeromobile per così dire a vista, zigzagando fra i radar, senza essere intercettato e identificato, deve avere competenze tecniche raffinatissime. Per questo in cima alla lista dei sospetti è il pilota, Zaharia Ahmad Shah, 53 anni. Comandante dal 1990,

... **Le indagini sul volo 370 della Malaysia airline si spostano sul personale di bordo e sui passeggeri**

aveva accumulato 18.360 ore di volo. Istruttore diplomato, esperto di modellistica, si era costruito a domicilio un simulatore di volo adatto a un Boeing 777. La casa è stata perquisita ieri. Ma gli inquirenti stanno passando al setaccio l'intera lista dei passeggeri e dell'equipaggio. E hanno trovato un folto gruppo, ben venti persone, di ingegneri cinesi dipendenti di un'azienda specializzata in difesa aerea.

Manca un movente. Non ci sono state rivendicazioni credibili per attribuire la responsabilità a un gruppo terroristico. Visto che il volo era diretto a Pechino e la maggioranza dei passeggeri erano cittadini della Repubblica popolare, si era pensato a un'iniziativa anti-cinese di qualche gruppo separatista dell'etnia uigura. I terroristi potevano avere goduto della complicità di frange clandestine qaediste in Malaysia, visto che gli uiguri sono musulmani e la Malaysia è un Paese a maggioranza islamica. Ma sinora non sono emersi elementi concreti. La dinamica della vicenda è poi troppo complessa e lunga per conciliarsi con l'eventuale volontà suicida di uno dei due piloti o di altri a bordo, anche se non manca un precedente. Risale al 1999, protagonista un pilota egiziano, vittime tutti coloro che erano a bordo insieme a lui.

Ancora più angosciante, soprattutto per i parenti e gli amici dei 239 protagonisti del dramma, è la totale incertezza sull'epilogo. Il Boeing potrebbe essersi schiantato sul suolo o inabissato in mare, così come non si può escludere l'eventualità di un atterraggio fortunoso in qualche remoto, isolato, disabitato lembo dell'immenso continente asiatico. Certo le rivelazioni fatte ieri dal primo ministro Najib Razak riaccendono un briciolo di speranza nei familiari. Un'amica di Norli Akmar Hamid, che andava a Pechino per trascorrervi la luna di miele, si concede il sogno di rivederla viva: «Ero convinta che l'aereo fosse precipitato. Ora torno a coltivare qualche speranza». Selamat Omar, padre del passeggero Mohammad Khairul Amri, pensa che almeno aumentano le chance di ritrovare i corpi delle vittime. Con la svolta nelle indagini, sono immediatamente cessate le ricerche nel mare della Cina meridionale e nel golfo del Bengala, due delle zone che fino a ieri venivano erroneamente indicate come i probabili luoghi della sciagura.

Manca il carburante, Gaza resta al buio

U. D. G.
udegiiovannangeli@unita.it

Una prigionia a cielo aperto. Popolata da oltre un milione e 700mila persone, oltre la metà ragazzi con meno di diciotto anni, il 44% bambini con meno di quindici. Una prigionia senza più elettricità. È la Striscia di Gaza. L'unica centrale elettrica di Gaza si è fermata per la mancanza di combustibile da Israele. Lo ha annunciato il vice direttore dell'autorità per l'Energia spiegando che «l'impianto ha cessato completamente di funzionare a causa della mancanza di carburante, provocata dalla chiusura del valico di Kerem Shalom». La chiusura degli impianti, che forniscono elettricità a quasi metà degli 1,7 milioni di abitanti della Striscia, potrebbe voler dire buio interruzione del servizio per periodi ancora più lunghi del solito.

BLACKOUT GIORNALIERI

Negli ultimi anni per questo stesso motivo gli abitanti di Gaza hanno dovuto subire quasi 8 ore di blackout giornalieri, che ora potrebbero aumentare fino a 12. I rifornimenti sono crollati quando a giugno l'Egitto ha iniziato a demolire i tunnel di contrabbando lungo il confine, che erano un canale di importazione. Oltre alla centrale elettrica, che produce fino a 65 megawatt, Gaza è rifornita



Gaza ad alto rischio black out

ta da Israele con 120 Megawatt, mentre l'Egitto ne fornisce 24.

Gli ospedali e le altre strutture sanitarie sono tra i più colpiti dalle interruzioni di energia elettrica. Nelle ore in cui non c'è luce, si va avanti con i soliti generatori ma i servizi di dialisi e di terapia intensiva, le cure neonatali e la banca del sangue così come le operazioni chirurgiche più complesse sono a rischio. A cascata, l'interruzione di ener-

gia elettrica si ripercuote su ogni altro aspetto della vita quotidiana: viene prodotto meno pane, i trasporti sono stati ridotti e per molti servizi, compreso il ritiro dell'immondizia, si ricorre al carrello trainato dall'asino, si ricorre a ricordare quando è stata l'ultima volta che non mi sono preoccupata dell'elettricità - racconta Ebaa Rezeq, giovane attivista di Gaza Youth Breaks Out -. A dicembre abbiamo avuto a disposizione solo 4 o 5 ore di corrente al giorno. Non che cambi molto: sono anni che dobbiamo fare i conti con tagli e black out, otto ore di elettricità e otto senza. Continuamente. Devi pianificare la tua vita quotidiana e il tuo lavoro in base alla corrente elettrica». «La gente qui ha paura di vivere», le fa eco Ezz Al Za-

noon, un fotografo che vive nel quartiere di Al-Zaytoun. «Dopo le 8 di sera tutti si rinchiodano in casa. Fuori non c'è luce, non c'è ombra di vita, non c'è niente. Per quanto piccola sia la Striscia - sottolinea Al Zanoon - ora non possiamo neanche più muoverci al suo interno».

PRIGIONIERI

I black out prolungati non sono l'unica conseguenza della chiusura dei valichi. Un bambino di tre anni affetto da una grave patologia è morto nei giorni scorsi a Gaza a causa della chiusura del valico di Rafah con l'Egitto: ne dà notizia l'agenzia palestinese Maan, citando il Comitato nazionale per la rottura dell'assedio, un'associazione di attivisti di Gaza. Il piccolo Ahmad Ammar Abu Nahl soffriva di una patologia al cuore e al fegato e doveva recarsi in Turchia per ricevere della cura, passando dall'Egitto. Il bambino è invece morto durante l'attesa per l'apertura del valico. Il terminale di Rafah è la principale porta di accesso al mondo esterno per gli 1,7 milioni di palestinesi residenti a Gaza, a causa del blocco imposto dal 2007 da Israele. Secondo la Maan, si tratta della seconda vittima della chiusura dallo scorso luglio, quando l'esercito egiziano ha cominciato a chiudere frequentemente il valico di Rafah dopo la deposizione del presidente islamista Mohamed Morsi.

EGITTO

Attentato al Cairo Uccisi sei soldati a un check point

Un commando armato ha aperto il fuoco contro un posto di blocco dell'esercito alla periferia nord del Cairo, uccidendo sei soldati egiziani. Lo ha riferito la tv di Stato. L'attacco è avvenuto nel sobborgo di Shubra al-Kheima: i terroristi hanno prima sparato contro gli agenti della polizia militare che stavano terminando le preghiere del mattino e poi hanno fatto esplodere due bombe mentre i soldati rispondevano al fuoco. Uno degli ordigni era nascosto vicino a un cadavere ed è stato fatto brillare dagli artificieri. L'esercito ha attribuito l'attacco ai Fratelli musulmani, i cui militanti operano sempre più spesso anche al Cairo. Giovedì scorso un altro soldato era stato ucciso nella capitale in un attacco contro il pullman militare su cui viaggiava. Si tratta di una nuova escalation nelle violenze degli estremisti islamici seguite alla deposizione del presidente Mohamed Morsi, dei Fratelli musulmani, nel luglio scorso, in cui sono già morti più di 200 uomini delle forze di sicurezza.