

A low-angle, upward-looking photograph of the Twin Towers of the World Trade Center. The towers are dark, with a grid-like facade of windows. They converge towards the top of the frame, creating a strong sense of height and scale. The sky between the towers is a pale, clear blue. The overall mood is somber and monumental.

Crono911

l'11 settembre 2001.

1[^] Edizione: 19 aprile 2006
New Edition: agosto 2006
Attuale revisione: 23 febbraio 2007

INDICE GENERALE

Pag. 5	Premessa	
Pag. 6	Gli Attentatori	
Pag. 7	Mohamed Atta	- <i>Volo AA11</i>
Pag. 12	Abdulaziz Al-Omari	
Pag. 13	Satam Al-Suqami	
Pag. 14	Wail Al-Shehri	
Pag. 14	Waleed Al-Shehri	
Pag. 15	Marwan Al-Shehhi	- <i>Volo UA175</i>
Pag. 18	Fayez Rashid Banihammad	
Pag. 19	Mohand Al-Shehri	
Pag. 20	Ahmed Al-Ghamdi	
Pag. 21	Hamza Al-Ghamdi	
Pag. 22	Hani Hanjour	- <i>Volo AA77</i>
Pag. 25	Khalid Al-Mihdhar	
Pag. 26	Majed Moqed	
Pag. 26	Nawaf Al-Hazmi	
Pag. 27	Salem Al-Hazmi	
Pag. 28	Ziad Jarrah	- <i>Volo UA93</i>
Pag. 31	Ahmed Al-Nami	
Pag. 32	Ahmed Al-Aznawi	
Pag. 32	Saeed Al-Ghamdi	
Pag. 34	Fonti e bibliografia Sezione Gli Attentatori	
Pag. 42	11 settembre 2001 La Cronologia	
Pag. 90	Fonti Sezione Cronologia 11 settembre	
Pag. 91	Le vittime dell'11 settembre	
Pag. 92	Dall'11 settembre a dicembre 2001	
Pag. 108	Le domande: perché la difesa aerea non ha funzionato?	
Pag. 123	Le domande: Al-Qaida: Chi, come e perché	
Pag. 139	Le domande: perché l'intelligence americana non è riuscita a prevenire gli attentati?	
Pag. 156	Le domande: perché le Twin Towers sono crollate?	
Pag. 173	Le domande: chi sono i cospirazionisti e cosa c'è dietro?	
Pag. 183	Le domande: quale futuro?	
Pag. 185	Appendici	
Pag. 186	Le telefonate dai voli dirottati	
Pag. 189	La telefonata di Betty Ong	
Pag. 194	La trascrizione del Voice Recorder del Volo UA93	
Pag. 203	L'ordine segreto di Cheney	
Pag. 206	Le testimonianze	
Pag. 213	Niente processi	
Pag. 218	Ringraziamenti	

Riquadri e approfondimenti

Pag. 44	<u>AA11 Flight Manifest</u>
Pag. 48	<u>Il Transponder</u>
Pag. 51	<u>Cartina NEADS</u>
Pag. 52	<u>NEADS e procedure di intercettazione</u>
Pag. 60	<u>I caccia del NORAD</u>
Pag. 73	<u>I video del Pentagono</u>
Pag. 94	<u>Le prime pagine</u>
Pag. 96	<u>I misteriosi voli della famiglia Bin Laden</u>
Pag. 99	<u>NASA Thermal Hot Spots</u>
Pag. 104	<u>Il video di Osama Bin Laden</u>
Pag. 105	<u>Trascrizione del video di Bin Laden</u>
Pag. 120	<u>Le rotte e le time line</u>
Pag. 123	<u>Sunniti e sciiti</u>
Pag. 124	<u>Tolleranza e repressione</u>
Pag. 125	<u>La CIA ha finanziato e aiutato Osama Bin Laden?</u>
Pag. 129	<u>Il Mito: Al-Qaida non esiste</u>
Pag. 130	<u>Saddam e Bin Laden: odio o amore?</u>
Pag. 134	<u>Attentati recenti di Al-Qaida</u>
Pag. 139	<u>L'Intelligence americana</u>
Pag. 142	<u>Gli ordigni dell'Operazione Bojinka</u>
Pag. 147	<u>La Watch List</u>
Pag. 212	<u>La foto (Flight 93)</u>

AVVERTENZA

Il documento contiene immagini, resoconti e testimonianze che potrebbero suscitare turbamento o reazioni emotive. La lettura e la visione di Crono911 è sconsigliata ai minori.

PREMESSA

“L'11 settembre del 2001 ha cambiato il corso della storia”.

Quante volte avete sentito questa affermazione?

E' vera.

Per un verso o per l'altro, non c'è persona al mondo che non sia stata in qualche modo coinvolta dagli effetti di quell'evento: effetti sociali, economici, politici.

E' quindi un po' sconcertante notare che nel panorama informativo italiano, non è agevole rinvenire un'analisi completa di ricostruzione di quei fatti, come invece è stato fatto da molte fonti di lingua inglese.

Persino il rapporto conclusivo della commissione di inchiesta americana, che pure costituisce una fondamentale base di partenza per esaminare i fatti, risulta mai tradotto.

Quello che si è letto in lingua italiana sono lavori parziali o lavori finalizzati a sostenere tesi personali o di gruppi di pensiero dalle idee spesso stravaganti.

Questo documento vuole quindi fornire una guida operativa di agevole consultazione, vuole essere uno strumento di lavoro che ciascuno potrà utilizzare come ritiene, ma principalmente vuole fornire le informazioni di base, dalle quali non si può prescindere per qualsiasi analisi o ricostruzione.

Nel nostro lavoro, ci siamo basati innanzitutto su fonti affidabili, sui rapporti di analisti ed esperti, sulle informazioni condivise ed accettate dalla pluralità degli organi di informazione.

Confrontare molte fonti, anziché basarsi soltanto su una di esse (come il rapporto finale della commissione di inchiesta) comporta che talvolta si rilevino dei dati non perfettamente coincidenti tra loro.

Quasi sempre queste discrasie non sono rilevanti: se un evento si è verificato alle 08.45 o alle 08.46 fa ben poca differenza nel contesto globale. In questi casi si è inserito il dato più attendibile, o quello più recente, o un dato ragionevolmente mediato.

Ove invece la discrasia può essere rilevante, sono stati citati i dati discordanti in maniera che il lettore possa decidere da sé quali tra essi ritenga più affidabili.

L'autore può essere contattato all'indirizzo email jb@libero.it

Gli attentatori.

Volo American AA11 Boston – Los Angeles
Boeing B767-223ER
Impatto: North Tower (WTC1)



Mohamed Atta Al-Sayed, nato il 1° settembre 1968 in Egitto.

PILOTA.

Laureato in Architettura presso l'Università del Cairo.

Nel 1993 si trasferisce ad Amburgo, in Germania, dove si iscrive alla Technical University di Amburgo.

E' lì che viene avvicinato e reclutato da Mohammed Haydar Zammar, responsabile della cella di Al-Qaida in Amburgo (*Mohammed Zammar verrà arrestato dalla polizia marocchina tra la fine del 2001 e l'inizio del 2002, ed estradato in Siria, dove viene interrogato dagli investigatori tedeschi e americani*).

Nel 1998 va a vivere in un appartamento, in Amburgo, assieme ad altri due arabi: Said Bahaji e Ramzi Binalshibh. Quest'ultimo, che in Germania era conosciuto anche con il nome di Ramzi Omar, è stato una pedina chiave nell'organizzazione dell'operazione "11 settembre".

(Binalshibh verrà arrestato in Pakistan, nel settembre del 2002, dopo un conflitto a fuoco con la Polizia, e consegnato al governo americano, che lo custodisce in una località segreta, probabilmente nel carcere speciale di Guantanamo).

Atta viene addestrato nei campi di Al-Qaida in Afghanistan tra il 1999 ed il 2000.

E' lì che Osama Bin Laden lo conosce e gli affida l'incarico di comandare il gruppo di terroristi che dovrà colpire New York e Washington.

Per nascondere il suo viaggio in Afghanistan, ed in particolare i visti apposti sul passaporto alla frontiera tra Pakistan ed Afghanistan, Atta denuncia il furto del suo passaporto, per ottenerne uno immacolato.

Il 3 giugno del 2000 entra negli Stati Uniti, sbarcando dall'aeroporto di Newark, nel New Jersey.



Il visto rilasciato dagli USA ad Atta, valido per cinque anni.

In Amburgo, Atta (assieme a molte altre centinaia di studenti arabi) era stato tenuto sotto osservazione dalla polizia tedesca e dalla locale filiale CIA, per le sue idee radicali e antisemite.

Al momento del suo arrivo in USA, Atta non fu più oggetto di alcuna attenzione. Gli uffici CIA statunitensi non lo ritennero più pericoloso delle migliaia di altri arabi residenti in USA.

Nel luglio del 2000 Atta, insieme a Marwan Al-Shehhi (un altro dei dirottatori), si iscrive presso la “Huffman Aviation”, una scuola di volo di Venice, in Florida. Atta si spaccia per un discendente della famiglia reale saudita, e spaccia Al-Shehhi per la sua guardia del corpo.

Il 21 dicembre del 2000 entrambi ottengono le licenze di volo FAA, dopo aver effettuato 260 ore di volo e aver pagato un totale di quasi 40.000 dollari per le lezioni.

Rudi Dekkers, responsabile della Huffman Aviation, in un'intervista rilasciata il 21 ottobre del 2001 ha dichiarato che i due arabi ottennero le abilitazioni di pilota commerciale e quella IFR (volo strumentale), per aerei monomotore e plurimotore di peso non superiore alle 12.000 libbre.

Tra i velivoli abilitati, figurano il monomotore Piper Cherokee e il bimotore Piper Seneca II.

Nel frattempo, il 5 novembre del 2000, Atta aveva acquistato materiale video didattico relativo al cockpit (cabina di pilotaggio) dei velivoli Boeing B747-200 e Boeing B757-200 dalla Sporty's Pilot Shop di Batavia (Ohio).

L'11 dicembre del 2000, presso lo stesso fornitore, aveva comprato materiale analogo relativo all'Airbus A320 e al Boeing B767-300ER.

Il 26 dicembre del 2000 alle 17.45, i due hanno un problema al motore di un Piper Cherokee che stavano pilotando dopo averlo noleggiato alla scuola Huffman e abbandonano il velivolo ai margini di una pista dell'aeroporto internazionale di Miami, dove viene recuperato 35 minuti più tardi.

Il giorno successivo un funzionario della FAA telefona inferocito alla Huffman e redarguisce il capo istruttore della scuola, Dan Pursell, ma la cosa non ha ulteriori conseguenze.

Il 29 dicembre i due terroristi raggiungono l'Opa-Locka Airport, dove si iscrivono alla scuola di volo “SimCenter” e si impratichiscono al simulatore del Boeing B727 (un trimotore a getto largamente usato per l'addestramento dei piloti di linea).

Sotto: alcuni dei simulatori avanzati disponibili presso la SimCenter. Si noti che questo genere di simulatori restituisce sensazioni di pilotaggio identiche a quelle reali, sia come visione esterna (riprodotta da monitor al posto dei finestrini) sia come movimenti fisici (riprodotti da una struttura montata su bracci tridimensionali).





A sinistra, un Boeing 727. Si tratta di un plurimotore a getto di classe simile ai Boeing 757 e 767, largamente utilizzato per l'addestramento dei piloti delle linee aeree.

14527000 SUPPMA FLIATION, INC. General History				Flight Log											
Date	Comments	Remarks	Remarks	Remarks	Remarks	Remarks	Remarks	Remarks	Remarks	Remarks	Remarks	Remarks	Remarks	Remarks	Remarks
7/1/80	214014	0.00	1000.000	MCHAND ATTL	0										
7/1/80	214011	115.00	0.00	MCHAND ATTL	0										
7/1/80	214010	95.15	0.00	MCHAND ATTL	714011	20	0.0	0.0	0.0						
7/1/80	214011	14.00	0.00	MCHAND ATTL	20	0.0	0.0	0.0	1.0						
7/12/80	214011	95.00	0.00	MCHAND ATTL	ULTRA 20	0.7	0.7	0.0							
7/12/80	214011	115.45	0.00	MCHAND ATTL	714011	20	0.0	0.0	0.0	0.0					
7/12/80	214011	88.10	0.00	MCHAND ATTL	714011	20	0.0	0.0	0.0						
7/12/80	214011	106.15	0.00	MCHAND ATTL	714011	20	1.1	1.1							
7/14/80	214011	115.15	0.00	MCHAND ATTL	714011	20	0.0	0.0	0.1	0.5					
7/15/80	214011	15.00	0.00	MCHAND ATTL	20	0.0	0.0	0.0	0.0						
7/17/80	214011	80.10	0.00	MCHAND ATTL	714011	20	0.0	0.0	0.0						
7/17/80	214011	153.00	0.00	MCHAND ATTL	714011	20	1.2	1.2	0.0						
7/18/80	214011	10.00	0.00	MCHAND ATTL	20	0.0	0.0	0.0	1.0						
7/18/80	214011	117.00	0.00	MCHAND ATTL	214011	20	1.1	1.1	0.0						
7/18/80	214011	0.00	1000.000	MCHAND ATTL	0										
7/18/80	214011	10.00	0.00	MCHAND ATTL	0										
7/19/80	214011	110.00	0.00	MCHAND ATTL	214011	20	1.4	1.4	0.0						
7/19/80	214011	90.10	0.00	MCHAND ATTL	714011	20	0.0	0.0	0.0						
7/19/80	214011	140.00	0.00	MCHAND ATTL	714011	20	1.1	1.1	0.0						
7/19/80	214011	140.00	0.00	MCHAND ATTL	214011	20	1.1	1.1	0.0						
7/19/80	214011	80.00	0.00	MCHAND ATTL	214011	20	0.0	0.0	0.0						
7/19/80	214011	80.00	0.00	MCHAND ATTL	214011	20	0.0	0.0	0.0						
7/19/80	214011	70.00	0.00	MCHAND ATTL	214011	20	0.0	0.0	0.0						
7/19/80	214011	80.00	0.00	MCHAND ATTL	214011	20	0.0	0.0	0.0	0.0					
7/19/80	214011	80.00	0.00	MCHAND ATTL	214011	20	0.0	0.0	0.0						
7/19/80	214011	100.00	0.00	MCHAND ATTL	214011	20	1.1	1.1	0.0						
7/19/80	214011	0.00	1000.000	MCHAND ATTL	0										
7/19/80	214011	80.00	0.00	MCHAND ATTL	214011	20	0.0	0.0	0.0						
7/19/80	214011	0.00	1000.000	MCHAND ATTL	0										
7/19/80	214011	80.00	0.00	MCHAND ATTL	214011	20	1.0	1.0	0.0						
7/19/80	214011	112.00	0.00	MCHAND ATTL	214011	20	1.1	1.1	0.0						
7/19/80	214011	65.00	0.00	MCHAND ATTL	214011	20	0.0	0.0	0.0						
7/19/80	214011	10.00	0.00	MCHAND ATTL	214011	0	0.0								
7/19/80	214011	80.00	0.00	MCHAND ATTL	214011	20	0.0	0.0	0.0						
7/19/80	214011	45.00	0.00	MCHAND ATTL	214011	0	0.0								
8/1/80	214011	90.00	0.00	MCHAND ATTL	214011	20	0.0	0.0	0.0	0.0					
8/1/80	214011	80.00	0.00	MCHAND ATTL	214011	0	1.1								
8/1/80	214011	100.00	0.00	MCHAND ATTL	214011	20	1.0	1.0	0.0	0.0					
8/1/80	214011	100.00	0.00	MCHAND ATTL	214011	20	1.1	1.1	0.0						
8/1/80	214011	0.00	0.00	MCHAND ATTL	0										
8/1/80	214011	70.00	0.00	MCHAND ATTL	20	0.0	0.0	0.0	0.0						
8/1/80	214011	60.10	0.00	MCHAND ATTL	214011	0	1.0								
8/1/80	214011	0.00	1000.000	MCHAND ATTL	0										
8/1/80	214011	210.00	0.00	MCHAND ATTL	214011	20	1.0	1.0	0.0	0.0					
8/1/80	214011	0.00	1000.000	MCHAND ATTL	0										
8/1/80	214011	0.00	1000.000	MCHAND ATTL	0										
8/1/80	214011	120.00	0.00	MCHAND ATTL	214011	20	1.0	1.0	0.0	0.0					

Sopra: il registro delle lezioni di volo di Mohamed Atta.

Il 4 gennaio ed il 9 luglio del 2001 Atta si reca in Spagna dove incontra Ramzi Binalshibh. Sul primo incontro di gennaio non si hanno molti particolari (si sa solo che è rimasto in Spagna per poco meno di una settimana) mentre sull'incontro di luglio la polizia spagnola è stata in grado di ricostruire perfettamente i suoi movimenti.

Dall'aeroporto di Madrid, Atta si sposta su un'auto noleggiata, e raggiunge un albergo a Tarragona, nei pressi di Salou (sulla costa mediterranea). Nelle stesse ore, Binalshibh raggiunge un altro albergo, sempre nei pressi di Salou.

Binalshibh riparte per Amburgo il 16 luglio, Atta riparte per Miami il 19 luglio.

All'incontro di luglio parteciparono alcuni degli altri dirottatori, ed il responsabile di Al-Qaida per la Spagna, il siriano Imad Yarkas, meglio noto come Abu Dahdah (*che sarà poi arrestato dalla polizia spagnola nel novembre 2001 e condannato a 27 anni di carcere*).

I due incontri in Spagna sono dei meeting operativi, degli aggiornamenti sull'andamento dell'operazione. Binalshibh è incaricato infatti di fare da tramite fra Atta da un lato, e Khalid Shaikh Mohammed (la mente ideatrice del piano) e Osama Bin Laden dall'altro.

Atta ha il comando operativo della missione, a lui spetta coordinare i dirottatori ed assegnare gli obiettivi.

Il 4 agosto del 2001 Atta si reca presso l'aeroporto di Orlando, in Florida, per prelevare il ventesimo ed ultimo dirottatore, Mohamed Al-Kahtani, in arrivo dal Dubai.

Al-Kahtani viene però respinto dalle autorità americane che non gli concedono il visto di ingresso in quanto non riesce a giustificare adeguatamente le ragioni del suo viaggio in USA.

La presenza di Atta all'esterno dell'aeroporto è confermata da una telefonata fatta dallo stesso Atta a una persona collegata ad Al-Qaida.

A metà agosto del 2001, i bersagli previsti sono stati assegnati, ed hanno anche un nome in codice.

“La facoltà di Legge” è il Campidoglio.

“La facoltà di Belle Arti” è il Pentagono

“La facoltà di Architettura Urbana” è il World Trade Center.

Occorre confermare a Binalshibh gli obiettivi, e comunicargli la data prevista per l'operazione.

Saeed Al-Ghamdi, uno dei dirottatori, si assume la prima incombenza: in un messaggio a Binalshibh scrive: *“Il primo semestre comincerà fra 3 settimane. Due high-schools (scuole alte, che in America significa “Licei”) e due Università. L'estate sarà sicuramente calda. 19 certificati di scuola privata, e 4 esami. I miei rispetti al Professore. Addio”*

Il significato è chiaro: 4 obiettivi, 19 dirottatori.

Ma Atta deve comunicare la data precisa. *“Tre settimane”* è un termine troppo vago.

Allora chiama Binalshibh e gli spiega: *“Un mio amico mi ha fatto un indovinello e vorrei che tu mi aiutassi a risolverlo”*.

Binalshibh chiede: *“Ti sembra questo il momento per gli indovinelli?”*

Atta: *“Lo so, ma solo tu puoi aiutarmi. Due bastoncini, un trattino, e una torta con un bastoncino in basso. Che cosa può essere?”*

Binalshibh: *“Mi hai svegliato per chiedermi questo? E' evidente! 2 bastoncini è il numero 11. Un trattino è un trattino. E una torta con un bastoncino in basso è il numero nove. Quindi significa 11 settembre”*.

La data è stata comunicata.

Il 10 settembre 2001 Atta e un altro dirottatore, Al-Omari, partono da Boston, a bordo di una Nissan

noleggiata, e raggiungono Portland, dove comprano un biglietto aereo per il volo delle ore 06.00 diretto a Boston, da dove si imbarcheranno sul volo AA-11 diretto a Los Angeles.

Perché Atta decise di partire da Boston per Portland, per poi tornare in volo a Boston e prendere il tragico volo AA-11 ?

Probabilmente è una domanda che resterà per sempre senza risposta.

Forse Atta contava sul fatto che i controlli di imbarco, a Boston, sarebbero stati meno severi nei confronti di due passeggeri che erano appena atterrati con un altro volo.

O forse Atta pensava che l'aeroporto di Portland fosse meno vigilato di quello di Boston.

In ogni caso, questa qui sotto è l'ultima foto che abbiamo di Atta, scattata dalla telecamera di sorveglianza del controllo imbarchi del Portland International Jetport, mentre si avvia al suo tragico destino la mattina dell'11 settembre del 2001, assieme ad Al-Omari.

Al momento di imbarcarsi da Boston sul volo AA-11, la valigia che Atta aveva imbarcato sul volo Portland – Boston non viene scaricata in tempo utile. Atta è costretto a imbarcarsi senza la valigia, che resterà per ore nell'aeroporto di Boston, prima di venire recuperata dall' FBI.

Nella valigia saranno rinvenuti alcune uniformi da pilota, manuali di volo, e alcuni foglietti scritti in arabo, contenenti istruzioni per i dirottatori.



Talvolta viene riferito che il passaporto di Atta fu rinvenuto in strada a qualche isolato di distanza dal WTC, dopo gli impatti. La notizia è imprecisa: il passaporto effettivamente rinvenuto in quelle circostanze, apparteneva a un altro dirottatore del volo AA-11, Satam Al-Suqami.

L'identità di Atta è stata anche confusa anche con quella di tale Mahmoud Atta, un terrorista di origini giordane, responsabile di un attentato su un autobus israeliano nel 1986.

Mohamed El-Amir, il padre di Atta, ha sostenuto, almeno fino al 2002, che suo figlio era ancora vivo e lo aveva sentito telefonicamente due giorni dopo gli attentati dell'11 settembre.

Solo nel luglio del 2005, nel corso di un'intervista alla CNN, El-Amir ha riconosciuto ed approvato il “martirio” del figlio, ed ha esaltato gli attentati nella metropolitana di Londra del 7 luglio del 2005, preannunciando altri “50 anni di guerra religiosa”.

Ciò nonostante, ancora oggi circolano voci e leggende che vogliono Atta ancora vivo e vegeto e sostengono che gli attentati dell'11 settembre siano opera del Governo americano. I sostenitori di queste teorie sono spesso definiti “cospirazionisti”.



Abdulaziz Al-Omari , 23 anni, nato in Arabia Saudita.
DIROTTATORE.

Esistono ancora dubbi sui dati anagrafici reali di Al-Omari, giacché egli ha fatto uso di passaporti e documenti falsificati, nei quali erano indicate diverse date di nascita (24 dicembre del 1972, 28 maggio del 1979) talvolta corrispondenti a nominativi di altre persone realmente esistenti, compreso un pilota delle linee aeree saudite.

La stessa FBI nei primi giorni dopo gli attentati aveva sbagliato la sua identificazione, al punto che l'Arabia Saudita

inizialmente aveva smentito che fosse suo cittadino. Solo nel febbraio del 2002 Arabia Saudita ha confermato l'identificazione di Al-Omari e la sua provenienza dal villaggio di Hawran.

La foto sopra lo ritrae il 10 settembre del 2001, intento a prelevare del denaro da un distributore automatico tipo Bancomat, a Portland, insieme ad Atta (in secondo piano).

Al-Omari, sposato e con un figlio di due anni, lascia la famiglia nel 2000 per recarsi in Afghanistan. Nella primavera del 2001 si fa filmare in un video in cui annuncia la sua decisione di sacrificarsi come attentatore suicida e ringrazia Osama Bin Laden per l'addestramento ricevuto.

Il video, sotto ne mostriamo un fotogramma, verrà diffuso da Al Jazeera nel settembre del 2002.



Le informazioni disponibili su Al-Omari hanno beneficiato delle dichiarazioni rese da Tawfiq Bin Attash, terrorista di Al-Qaida catturato in Pakistan dai militari americani nel maggio del 2003, il quale aveva incontrato Al-Omari nella fase in cui veniva messo a punto l'operazione 11 settembre.

Al-Omari viene addestrato in Afghanistan, nel campo di Al-Farooq a Kandahar, gestito da Al-Qaida, e poi assegnato a servizi armati di protezione dell'aeroporto di Kandahar.

Il 29 giugno del 2001 entra negli Stati Uniti, grazie al programma VISA Express che consentiva di ottenere i visti di ingresso senza particolari formalità, per i cittadini di alcuni paesi come l'Arabia Saudita.

In USA prende subito contatto con Atta e successivamente si trasferisce a Vero Beach in Florida, dove, assieme ad altri dirottatori, prende anche lezioni di simulatore di volo alla Flight Safety Academy.

Il 10 settembre si reca insieme ad Atta a Portland, da dove, la mattina seguente, sempre insieme ad Atta, prende un volo per Boston, per poi imbarcarsi definitivamente sul volo AA11.

Anche la valigia di Al-Omari, contenente tra l'altro il suo passaporto (che in realtà poi risulterà appartenente a un altro cittadino arabo, e con la foto sostituita) non fa in tempo ad essere imbarcata sul volo AA11 e resta a Boston, dove viene recuperata dall'FBI.

Anche su Al-Omari imperversano “leggende” che lo vorrebbero ancora vivo, leggende che citano gli errori di identificazione iniziali (errori causati, come abbiamo detto, dal rinvenimento del passaporto falsificato, e dai dati identificativi fasulli forniti dallo stesso Al-Omari al momento del suo ingresso in USA) ma che si guardano bene dal citare le successive risultanze investigative o il video diffuso nel 2002.



Satam Al-Suqami, nato il 28 giugno del 1976 in Arabia Saudita.

DIROTTATORE

Studente di legge alla King Saud University, viene avvicinato e arruolato da Al-Qaida e nel 1999 decide di raggiungere l'Afghanistan, dove viene addestrato nei pressi di Kabul, in un centro di addestramento comandato dal terrorista Ibn Al-Shaykh Al-Libi (*quest'ultimo sarà catturato da militari Pakistani alla fine del 2001, mentre cercava di fuggire dall'Afghanistan, e consegnato agli americani. Si ritiene sia stato recluso a Guantanamo*).

Nel novembre del 2000 Al-Suqami si reca in Iran.

Entra negli USA il 23 aprile del 2001, e si trasferisce in Florida unendosi ad altri dirottatori. Il suo visto di ingresso gli consentiva di restare in USA per un periodo massimo di 20 giorni, ma Al-Suqami si guarda bene dal ripartire alla scadenza. Si iscrive a una palestra e si allena costantemente (*molti dei dirottatori, i cosiddetti "Muscle Hijacker", potenziarono per mesi la loro forma fisica, in palestra*).

In Florida Al-Suqami ha fatto uso di una patente di guida rilasciata dall'Arabia Saudita ed il 3 luglio del 2001 gli è stato rilasciato un documento identificativo americano.

Il 10 settembre prende alloggio in un albergo di Boston, e l'indomani mattina si imbarca sul volo AA11. Nelle prime fasi del dirottamento, uccide Daniel Lewin, un passeggero ex appartenente alle forze militari israeliane, che aveva tentato di reagire.

L' FBI ha dichiarato di aver rinvenuto il passaporto di Al-Suqami ad alcuni isolati di distanza dal WTC. Il passaporto secondo l'FBI, fu raccolto da un passante e consegnato a un poliziotto, prima che le Twin Towers collassassero. Inizialmente questo passaporto è stato erroneamente indicato come quello di Atta.

L'American Airlines ha confermato all'FBI che quel passaporto era stato usato da Al-Suqami durante il check-in.

L'FBI ha dichiarato (*audizione del 26-01-2004 presso la Commissione di inchiesta indipendente*), che il passaporto di Al-Suqami presentava segni di falsificazione (fonti confidenziali hanno dichiarato che le falsificazioni riguardavano le pagine con i vari visti di ingresso e di uscita, e miravano a nascondere i suoi viaggi in Afghanistan ed in Iran).

Anche su Al-Suqami sono state sollevate numerose critiche e obiezioni. Quelle più frequenti sono connesse al rinvenimento del passaporto e alla singolare circostanza che il documento sia sopravvissuto all'impatto in buone condizioni. La circostanza diventa molto meno singolare ove si consideri che in realtà molti effetti personali (passaporti compresi) di passeggeri e di dirottatori dei quattro aerei sono stati rinvenuti sia tra le macerie che a considerevole distanza da esse, evidentemente scagliati dalla forza dell'impatto e dell'esplosione.



Wail (Wael) M. Al-Shehri, nato il 1° gennaio 1976 in Arabia Saudita.
DIROTTATORE

Wail Al-Shehri, o Al-Shihri, è fratello di Waleed, con il quale ha condiviso il tragico destino del volo AA11.

In USA si è identificato fornendo la data di nascita del 1° settembre 1968, ma il padre Muhammad Ali, in un'intervista rilasciata a Arab News il 17 settembre del 2001, ha dichiarato che Wail aveva 26 anni e non aveva sue notizie da circa 10 mesi.

Insegnante di educazione fisica, diplomato ad Abha, nel marzo del 2000

lascia la famiglia dichiarando di volersi recare in Cecenia per combattere contro i russi, ma la sua effettiva presenza in quella regione non è stata confermata. Gli investigatori hanno invece accertato che nel novembre del 2000 egli si recò in Iran, e di lì in Afghanistan. Queste risultanze investigative si conciliano con le dichiarazioni del padre ed in effetti è emerso che parecchi dei dirottatori dell'11 settembre avevano manifestato la loro intenzione di andare a combattere in Cecenia, ma erano stati convinti da Al-Qaida ad intraprendere una missione diversa, quella che li avrebbe portati a schiantarsi sui quattro voli dell'11 settembre.

Questa circostanza lascia ritenere che Al-Qaida abbia selezionato, tra i numerosi volontari che accorrevano per combattere in Cecenia, quelli che risultavano più idonei all'operazione 11 settembre: persone profondamente motivate e pronte al martirio, provenienti da paesi – come l'Arabia Saudita – giudicati affidabili dagli americani, e senza un evidente passato di appartenenza ad organizzazioni terroristiche.

Nel marzo del 2001 viene filmato in un video in cui si preannuncia il suo martirio.

Nel video si nota che sta studiando documenti e piani di volo (*Il video sarà recapitato nel settembre del 2002 alla rete televisiva Al Jazeera*).

L'8 giugno del 2001 entra negli Stati Uniti.

Il 17 luglio, assieme al fratello, raggiunge la Spagna dove si incontra con Atta in un albergo di Salou.

Wail e Waleed trascorrono gli ultimi giorni in un albergo nei sobborghi di Boston, prima di imbarcarsi, la mattina dell'11 settembre, sul volo AA11.



Waleed Al-Shehri, nato l'8 luglio del 1977 in Arabia Saudita.
DIROTTATORE.

Anche sulla data di nascita di Waleed, fratello di Wail, non ci sono certezze assolute, perché in molte occasioni ha dichiarato date differenti. Quella indicata è però l'unica coincidente con le dichiarazioni del padre.

La storia di Waleed va di pari passo con quella del fratello: insieme lasciarono l'abitazione familiare con l'intento dichiarato di andare a combattere in Cecenia, insieme si addestrarono in Afghanistan, insieme raggiunsero gli Stati Uniti e insieme salirono a bordo del volo AA11.

Vi sono alcuni elementi che rendono plausibile l'ipotesi secondo cui sia stato Waleed ad aderire per primo alle idee di Al-Qaida e a convincere il fratello a seguirlo nella sua missione di morte. Infatti è stato segnalato ad

Amburgo, insieme ad Atta, nel 1998 e nel 2000, e pare abbia avuto contatti anche con Zacarias Moussaoui (*arrestato in USA e condannato per aver preso parte alla fase preparatoria dell'operazione 11 settembre*) a Londra. Ramzi Binalshibh ha dichiarato che Waleed fu latore di un messaggio personale che Osama Bin Laden inviò ad Atta, messaggio in cui il leader di Al-Qaida esprimeva le proprie preferenze sugli obiettivi da colpire.

Volo United UA175 Boston - Los Angeles
Boeing B767-222
Impatto: South Tower (WTC2)



Marwan Al-Shehhi, nato il 9 maggio 1978 negli Emirati Arabi Uniti.
PILOTA.

Figlio di un appartenente al clero musulmano, con legami di parentela alla famiglia di Atta, si arruola nelle forze armate degli Emirati Arabi Uniti e nel febbraio del 1996 viene inviato a Bonn, in Germania, per studiare la lingua tedesca e l'ingegneria navale.

I suoi risultati scolastici sono scarsi e nei primi mesi del 1999 si trasferisce in Amburgo, dove raggiunge Atta e apparentemente studia con lui presso la Technical University.

Di lì telefona alla sua famiglia, e l'avverte che non farà mai più ritorno a casa.

In Amburgo Al-Shehhi viene definitivamente reclutato nelle fila di Al-Qaida da Atta e da Ramzi Binalshibh.

Alcune conversazioni telefoniche di Al-Shehhi vengono intercettate dall'intelligence tedesca, che però non riesce a identificarlo compiutamente, ma solo con il nome di battesimo, "Marwan".

Nonostante una specifica richiesta dei servizi segreti tedeschi, il governo degli Emirati Arabi Uniti non fornisce informazioni per identificare più correttamente "Marwan". Il suo nominativo (incompleto) viene segnalato dai tedeschi alla CIA ma non risulta che il servizio segreto americano abbia svolto indagini su di lui prima dell'11 settembre 2001.

Nell'ottobre del 1999 un filmato lo riprende alla festa di matrimonio di un altro terrorista di Al-Qaida, tale Said Bahaji, insieme ad altri terroristi tra cui Atta, Binalshibh e Jarrah.

Alla fine del 1999, Al-Shehhi manifesta l'intenzione di unirsi ai combattenti ceceni, ma viene convinto a recarsi invece in Afghanistan, per essere addestrato nei campi di Al-Qaida.

Nel 2000 torna in Germania, e denuncia il furto del suo passaporto (*la tecnica di denunciare il furto del proprio passaporto, per nascondere i visti di ingresso in Afghanistan, è stata adoperata da gran parte dei dirottatori che sono stati addestrati in quel paese*).

Tornato in Germania, inizia a prendere lezioni di volo per aerei a reazione, e acquista un simulatore di volo per il Boeing 747, con il denaro messo a disposizione da Ali Abdul Aziz Ali (*quest'ultimo è considerato uno dei principali finanziatori dell'operazione 11 settembre. Operando sempre dagli Emirati Arabi Uniti, ha trasferito fondi per oltre 120.000 dollari sui conti bancari dei dirottatori, e acquistato per loro conto materiali e documentazione. E' stato catturato in Pakistan nel 2003*).

Il 29 maggio del 2000 Al-Shehhi raggiunge gli USA, sbarcando sull'aeroporto di Newark nel New Jersey. Pochi giorni dopo è raggiunto da Atta.

I due si iscrivono e frequentano insieme i corsi di volo della Huffman Aviation di Venice, in Florida, insieme ottengono le licenze di volo e insieme continuano ad addestrarsi presso i simulatori di volo del plurimotore a getto Boeing 727 (vedi sopra alla scheda di Atta).

10/17/01 HUFFMAN AVIATION, INC. General History													
Inv#	Charge	Payment	Name	Seq#	Gals	Fuel \$							
					Flt	Total	L/P	CSI	Solo	DIC	XCde	XCde	Ins
7/ 6/00	223017	0.00	1070.000 MARWAN ALSHEHHI	0									
7/ 6/00	223022	115.88	0.00 MARWAN ALSHEHHI	0									
7/ 7/00	223031	89.70	0.00 MARWAN ALSHEHHI	734EH 29	0.8	0.8	0.5						
7/ 8/00	223162	25.00	0.00 MARWAN ALSHEHHI	29	0.0	0.0	0.0	1.0					
7/11/00	223122	96.50	0.00 MARWAN ALSHEHHI	017EA 29	0.7	0.7	0.5						
7/12/00	223432	101.50	0.00 MARWAN ALSHEHHI	225EA 29	0.8	0.8	0.5	1.0					
7/12/00	223457	70.40	0.00 MARWAN ALSHEHHI	734EH 29	0.6	0.6	0.5						
7/13/00	223551	96.50	0.00 MARWAN ALSHEHHI	734EH 29	1.0	1.0							
7/14/00	223556	115.35	0.00 MARWAN ALSHEHHI	734EH 29	0.9	0.9	0.3	0.5					
7/15/00	223104	15.00	0.00 MARWAN ALSHEHHI	29	0.0	0.0	0.0	0.5					
7/17/00	223197	121.50	0.00 MARWAN ALSHEHHI	225EA 21	0.9	0.9	0.5	1.0					
7/17/00	223432	166.10	0.00 MARWAN ALSHEHHI	734EH 21	1.4	1.4	0.3	0.5					
7/18/00	223479	121.00	0.00 MARWAN ALSHEHHI	225EA 21	1.1	1.1	0.4	0.7					
7/18/00	223480	0.00	1140.000 MARWAN ALSHEHHI	0									
7/18/00	223495	15.00	0.00 MARWAN ALSHEHHI	21	0.0	0.0	0.0	0.5					
7/18/00	223413	0.00	-1070.000 MARWAN ALSHEHHI	0									
7/20/00	224017	128.00	0.00 MARWAN ALSHEHHI	225EA 21	1.1	1.1	0.5	0.3					
7/20/00	224043	125.00	0.00 MARWAN ALSHEHHI	225EA 21	1.1	1.1	0.3	0.4					
7/23/00	224144	100.00	0.00 MARWAN ALSHEHHI	225EA 21	0.9	0.9	0.5	0.5					
7/24/00	224107	32.00	0.00 MARWAN ALSHEHHI	234EA 21	0.4	0.4							
7/24/00	224108	89.00	0.00 MARWAN ALSHEHHI	225EA 21	1.0	1.0	0.3						
7/25/00	224136	105.00	0.00 MARWAN ALSHEHHI	234EA 21	1.1	1.1	0.3						
7/25/00	224140	5.30	5.300 MARWAN ALSHEHHI	0									
7/25/00	224156	105.00	0.00 MARWAN ALSHEHHI	225EA 21	0.9	0.9	0.5	0.4					
7/25/00	224194	103.00	0.00 MARWAN ALSHEHHI	225EA 21	1.1	1.1	0.5						
7/26/00	224449	87.00	0.00 MARWAN ALSHEHHI	225EA 21	0.9	0.9	0.5						
7/26/00	224465	0.00	1000.000 MARWAN ALSHEHHI	0									
7/26/00	224479	103.00	0.00 MARWAN ALSHEHHI	225EA 21	1.1	1.1	0.5						
7/27/00	224529	0.00	70.00 MARWAN ALSHEHHI	0									
7/27/00	224547	95.00	0.00 MARWAN ALSHEHHI	225EA 21	1.0	1.0	0.5						
7/28/00	224426	123.00	0.00 MARWAN ALSHEHHI	225EA 21	1.4	1.4	0.6						
7/28/00	224428	-123.00	0.00 MARWAN ALSHEHHI	225EA 21	-1.4	-1.4	-0.6						
7/28/00	224430	129.00	0.00 MARWAN ALSHEHHI	225EA 21	1.4	1.4	0.6						
7/30/00	224414	62.00	0.00 MARWAN ALSHEHHI	225EA 21	0.4	0.4	0.5	0.5					
7/30/00	224415	21.40	0.00 MARWAN ALSHEHHI	225EA 0	0.4								
7/31/00	224457	115.00	0.00 MARWAN ALSHEHHI	225EA 21	0.8	0.8	0.5	1.1					
7/31/00	224931	50.00	0.00 MARWAN ALSHEHHI	234EA 0	1.0								
8/ 1/00	225131	111.00	0.00 MARWAN ALSHEHHI	225EA 21	0.9	0.9	0.5	0.8					
8/ 1/00	225140	50.00	0.00 MARWAN ALSHEHHI	225EA 0	1.0								
8/ 2/00	225184	101.00	0.00 MARWAN ALSHEHHI	SINVL 21	1.0	1.0	0.3	1.0					
8/ 3/00	225231	17.00	0.00 MARWAN ALSHEHHI	0									
8/ 3/00	225290	207.00	0.00 MARWAN ALSHEHHI	225EA 21	1.5	1.5	0.4	2.3					
8/ 4/00	225350	37.45	0.00 MARWAN ALSHEHHI	225EA 0	0.7								
8/ 6/00	225507	53.50	0.00 MARWAN ALSHEHHI	225EA 0	1.0								
8/ 7/00	225539	3.00	1000.000 MARWAN ALSHEHHI	0									
8/ 7/00	225587	193.00	0.00 MARWAN ALSHEHHI	225EA 21	2.0	2.0	0.5	0.6					
8/ 8/00	225601	3.00	-1000.000 MARWAN ALSHEHHI	0									

Sopra: una pagina del registro delle ore di volo di Al-Shehhi.

Tra il 2000 ed il 2001 Marwan Al-Shehhi si separa due volte da Atta, per recarsi prima in Marocco e poi in Egitto (fonti affermano che i due viaggi ebbero come scopo la visita ad alcuni parenti ed il disbrigo di commissioni per conto di Atta).

A partire dal maggio del 2001 Al-Shehhi, così come molti altri dirottatori, effettuò diversi viaggi aerei per studiare le procedure degli equipaggi di volo, piloti, hostess e attendenti.

Alcuni giornali tedeschi hanno sostenuto che il 23 agosto del 2001 il Mossad (il servizio segreto

israeliano) trasmise alla CIA un rapporto in cui venivano segnalati 19 nominativi di individui residenti in USA e sospettati di progettare un attentato. Secondo queste fonti, quattro dei nominativi segnalati coincidevano con altrettanti dirottatori dell'11 settembre: Nawaf Al-Hazmi, Khalid Al-Mihdhar, Marwan Al-Shehhi e lo stesso Mohamed Atta. Ancora fonti giornalistiche sostengono che la CIA abbia giudicato troppo poco significativo il rapporto (che non indicava date né obiettivi ma era estremamente generico) e si sia limitata a inserire alcuni dei nominativi (tra cui Al-Mihdhar e Al-Hazmi) nella “watch list” TIPOFF (una lista di soggetti sospetti o pericolosi).

Il 28 agosto del 2001 Al-Shehhi raggiunge l'aeroporto di Miami ove acquista il biglietto per il volo UA175 dell'11 settembre, tratta Boston – Los Angeles.

Il 10 settembre del 2001 raggiunge Boston dove passa l'ultima notte in albergo.

Alle 06.45 del mattino dell'11 settembre Al-Shehhi chiama Atta al telefono, e circa tre quarti d'ora dopo si imbarca sul volo UA175.



A sinistra, un simulatore di volo per Boeing 727, trimotore a getto largamente usato per l'addestramento dei piloti di linea. Si notino, al posto dei finestrini, i monitor su cui sono proiettate le immagini che simulano la visione esterna.

Si pensi che questa foto è stata presa da Ebay, dove i voli ai simulatori vengono regolarmente venduti a prezzi di circa 300 dollari all'ora, con l'avvertenza: “A causa degli orribili eventi dell'11 settembre, coloro che desiderino frequentare le sessioni di volo saranno sottoposti a rigidi controlli”. Ebay Item Number 6513574544



Fayeze Rashid Banihammad, nato il 19 marzo 1977 in Arabia Saudita.
DIROTTATORE

La data di nascita di Banihammad non è mai stata resa pubblica ufficialmente, ma compare in una lista confidenziale dell'FBI diffusa per errore dalle autorità finlandesi (in particolare dalla Financial Supervision Authority) il 3 ottobre del 2001 e nota come “Finnlist”. Anche il suo vero nome non può essere ritenuto certo, visto che egli ha usato moltissimi alias (non meno di sei).

Pure i suoi movimenti prima dell'11 settembre sono tutt'altro che chiari. Fonti lo riportano nelle Filippine nel 2000, dove si sarebbe recato dopo aver detto ai propri familiari che intendeva lavorare con la International

Islamic Relief Organization, un'organizzazione umanitaria che l'intelligence americana ritiene strettamente connessa ad Al-Qaida.

Il 25 giugno del 2001 apre un conto corrente bancario negli Emirati Arabi Uniti, sul quale qualcuno versa 30.000 dollari.

Il 27 giugno del 2001 entra negli Stati Uniti e raggiunge Orlando, in Florida, dove alcuni giorni dopo apre un conto corrente presso la SunTrust Banks (la stessa banca presso la quale aprono conti correnti altri otto dei dirottatori dell'11 settembre).

Secondo il rapporto della commissione di inchiesta sui fatti dell'11 settembre, Fayeze Banihammad ha avuto anche il ruolo di fare da intermediario per i finanziamenti che Al-Qaida assicurava ai terroristi dell'11 settembre. In particolare egli riceveva il denaro da un certo Mustafa Al-Hawsawi, cittadino dell'Arabia Saudita, che operava dagli Emirati Arabi Uniti (*Al-Hawsawi è stato catturato in Pakistan e preso in consegna dagli americani, che nel corso del processo a Moussaoui hanno ufficialmente confermato di detenerlo in località segreta*).

Due settimane prima degli attentati, Banihammad compra i biglietti aerei sul volo UA-175 per sé e per un altro dirottatore, Mohand Al-Shehri, utilizzando una carta VISA intestata al sopra citato Mustafa Al-Hawsawi e fornendo come indirizzo una casella postale Mailboxes Etc. di Delray Beach (altri due dirottatori del volo UA-175, Hamza Al-Ghamdi e Ahmed Al-Ghamdi, usano anch'essi una casella postale Mailboxes Etc. di Delray Beach per la medesima operazione).

L'8 settembre del 2001 prende alloggio presso il Milner Hotel di Boston, lo stesso albergo in cui, nei giorni seguenti, arrivano e alloggiano anche altri cinque dirottatori, tra i quali i piloti Atta e Al-Shehhi.

La mattina dell'11 settembre Banihammad e Mohand Al-Shehri raggiungono insieme, con un'auto noleggiata, il Logan International Airport, per imbarcarsi sul volo UA-175.



Mohand Al-Shehri, nato il 5 luglio 1979 in Arabia Saudita.

DIROTTATORE

L'identificazione di Mohand (o Muhannad) Al-Shehri è stata inizialmente contestata dal governo arabo, in particolare in una dichiarazione ufficiale del 20 settembre del 2001 nella quale si sosteneva che Mohand Al-Shehri era ancora vivo e del tutto estraneo agli attentati.

Soltanto nel febbraio del 2002 il Ministro dell'Interno dell'Arabia Saudita, principe Nayef, ha riconosciuto la sua identificazione ed ha dichiarato:

“In precedenza, l'Arabia Saudita ha dichiarato che la cittadinanza di 15 dei 19 dirottatori era dubbia, a dispetto dell'insistenza americana. I leaders arabi erano troppo scossi nell'apprendere che 15 dirottatori

erano sauditi. Adesso i nomi di cui disponiamo lo confermano. Le loro famiglie sono state informate”.

L'atteggiamento di incredulità del governo saudita ha alimentato (e continua ad alimentare) le fantasiose teorie cospirazioniste che vorrebbero gran parte degli attentatori ancora vivi e vegeti, ignorando le definitive dichiarazioni ufficiali dello stesso governo saudita.

Mohand Al-Shehri ha usato almeno un paio di alias, e in effetti la sua famiglia, che ha riconosciuto la sua morte a bordo del volo UA175, ha dichiarato che il suo vero nome è Muhannad e non Mohand come indicato dall'FBI.

1. SUPPLEMENT OR FAMILY MEMBER (Specify as in Passport)		2. FIRST NAME AND MIDDLE NAME (Last Name in Passport)		3. DATE OF BIRTH (DD/MM/YY)		4. PLACE OF BIRTH (Country, Province, District)		5. PASSPORT NUMBER		6. DATE PASSPORT ISSUED (DD/MM/YY)		7. DATE PASSPORT EXPIRES (DD/MM/YY)		8. TYPE OF VISA (e.g., Tourist, Student, etc.)		9. NAME OF EMPLOYER (If applicable)		10. ADDRESS (Street, City, Country)		11. SIGNATURE (Applicant)		12. SIGNATURE (Official)		13. DATE (DD/MM/YY)		14. OFFICIAL SEAL/STAMP		15. FEE (Amount and Currency)		16. REMARKS (If any)	
Mohand Al-Shehri		Mohand Al-Shehri		05/07/79		Riyadh, Saudi Arabia		9906060		29/01/99		31/01/02		Student		Abna University		Riyadh, Saudi Arabia		Mohand Al-Shehri		[Signature]		[Stamp]		[Stamp]		[Stamp]		[Stamp]	

Mohand Al-Shehri è stato studente della Saudi Islamic University di Abna, in Arabia Saudita, ma non riesce a laurearsi. Nei primi mesi del 2000 annuncia alla sua famiglia l'intenzione di recarsi in Cecenia per combattere contro i russi: da quel momento chiamerà un sola volta la propria madre.

(Quest'ultima ha dichiarato che la telefonata del figlio le giunse dalla Cecenia durante la festa "Eid Al-Adha" del 1421, la festa del sacrificio, una ricorrenza religiosa molto importante per gli arabi. Sulla base del calendario islamico - l'anno 2001 occidentale corrisponde all'anno 1421 arabo - la festa cadeva il giorno 5 marzo del 2001)

Il 23 ottobre del 2000 Mohand Al-Shehri richiede e ottiene un visto per gli Stati Uniti *(foto a sinistra).*

Il 28 maggio del 2001 (quindi poco dopo l'unica e ultima telefonata alla madre) entra negli Stati Uniti, assieme ad Hamza Al-Ghamdi e a Abdulaziz Al-Omari e si trasferisce in Florida dove prende lezioni di volo al simulatore, presso la FlightSafety Aviation School di Vero Beach.

Il 10 settembre trascorre la sua ultima notte nel Milner Hotel di Boston, insieme ad altri dirottatori, ed il giorno dopo, insieme a Fayez Banihammad, raggiunge l'aeroporto per imbarcarsi sul volo UA175 che lo porterà a schiantarsi contro la South Tower a New York.



Ahmed Al-Ghamdi, nato il 16 aprile 1970 in Arabia Saudita.

DIROTTATORE

Anche per Al-Ghamdi, come altri dirottatori, i dati anagrafici sono tutt'altro che certi.

E' interessante notare come spesso alcuni autori affermino che l'FBI aveva già l'elenco di tutti i nomi dei 19 terroristi poche ore dopo gli attentati, e sulla base di questa affermazione vorrebbero insinuare il sospetto che l'FBI conoscesse in anticipo quanto stava per accadere.

In realtà i primi elenchi forniti dall'FBI presentavano numerose identificazioni errate, basate sui pochi dati immediatamente disponibili, e solo nel tempo sono state fornite al pubblico le identificazioni corrette, peraltro spesso incomplete. Al-Ghamdi ha utilizzato non meno di sette alias e sei diverse date di nascita, in qualche caso corrispondenti a individui omonimi e ancora in vita.

Da fonti arabe apprendiamo che nel 2000 abbandona gli studi per recarsi in Cecenia a combattere contro i russi.

La famiglia lo vede per l'ultima volta nel dicembre del 2000.

Il 2 maggio del 2001 entra negli Stati Uniti dal Dulles International Airport di Washington.

Nel luglio del 2001 chiama per l'ultima volta la propria famiglia, senza dire dove si trovi.

Quello stesso mese, come molti altri terroristi, si munisce di un documento identificativo rilasciato dallo Stato del New Jersey.

Il 29 agosto del 2001 lui e Hamza Al-Ghamdi acquistano i biglietti per il volo UA-175 (pagati da Hamza con la sua SunTrust Visa).

Nei primi di settembre, insieme ad Hamza, raggiunge il Charles Hotel di Boston. L'8 settembre entrambi si trasferiscono al Days Hotel, sempre a Boston, da dove, la mattina dell'11 settembre, prendono un taxi che li porta alla loro ultima meta, il Logan International Airport, per imbarcarsi sul volo UA-175.



Hamza Al-Ghamdi, nato il 18.11.1980 in Arabia Saudita.

DIROTTATORE

Anche nel suo caso non c'è conferma ufficiale sui dati anagrafici.

Non sembra vi siano rapporti di parentela con gli altri dirottatori che portano il suo stesso cognome (Ahmed Al-Ghamdi, Saeed Al-Ghamdi) anche se tutti e tre sono originari della provincia di Baha e fonti arabe riportano che si conoscevano almeno dal 1999.

Nonostante il padre di Al-Ghamdi abbia dichiarato di non riconoscere il figlio nella foto diffusa dall'FBI (*qui a sinistra*) la sua identificazione è stata confermata da fonti arabe.

Originario della provincia di Baha come altri dirottatori, diplomato alla

Koranic High School di Beliurashi, nei primi mesi del 2000 abbandona la famiglia per recarsi in Cecenia. Viene addestrato in Afghanistan.

Nel marzo del 2001 è ripreso in un video di Al-Qaida, come futuro martire, mentre studia documenti e piani di volo. Il video verrà diffuso da Al Jazeera dopo gli attentati.

Il 28 maggio del 2001 entra negli Stati Uniti, a Miami (Florida).

Nel giugno del 2001 apre un conto corrente bancario presso la Florida SunTrust e prende una patente di guida in Florida.

Nel luglio del 2001 telefona alla propria famiglia e chiede loro di perdonarlo e di pregare per lui: da quel momento i suoi familiari non avranno più sue notizie.

Nel mese di agosto acquista i biglietti aerei per il volo UA-175 per sé e per Ahmed Al-Ghamdi, assieme al quale si porta a Boston alcuni giorni prima dell'11 settembre 2001.



Sopra: un assegno emesso dalla Pelican Properties di Delray Beach, Florida, in favore di Hamza Al-Ghamdi, per restituire una parte della somma pagata da questi per l'affitto di un appartamento. I movimenti dei terroristi negli USA sono stati ricostruiti dall'FBI grazie anche alle loro operazioni con assegni, carte di credito e bancomat.

Volo American AA77 Washington – Los Angeles
Boeing B757-223
Impatto: Pentagono



Hani Hanjour, nato il 30 agosto del 1972 in Arabia Saudita.

PILOTA.

Hanjour è una delle figure più discusse tra gli attentatori dell'11 settembre. La ragione principale è quella che Hanjour ha pilotato il Boeing 757 schiantatosi contro il Pentagono, con una manovra che – secondo taluni – rivela un'abilità di pilotaggio che Hanjour non possedeva.

A questa considerazione si aggiunge poi quella che in una trasmissione della CNN del 14 settembre 2001 il pilota del volo AA-77 veniva indicato con il nome di “Mosear Caned”, un banale refuso dei giornalisti che ancora oggi alimenta ipotesi fantasiose. Vediamo come stanno le cose veramente.

Hanjour proveniva da una famiglia benestante di Taif.

Nel 1991 si reca per la prima volta in USA, e precisamente in Arizona, ospite di suo fratello maggiore Abulrahman, per frequentare un corso di inglese all'Università di Tucson, della durata di otto settimane.

Abulrahman – che oggi non vive più in USA - sostiene che questo viaggio sarebbe avvenuto nel 1990, mentre l'FBI colloca il suo arrivo in USA il 3 ottobre del 1991, dato che è confermato dai registri dell'Università di Tucson, dai quali risulta che il corso di inglese ebbe luogo dal 14 ottobre al 6 dicembre 1991.

Tornato in Arabia, si dedica un po' agli affari di famiglia e poi, nel 1996, si reca in Afghanistan.

Quello stesso anno ritorna in USA, ospite di alcuni amici del fratello, e inizia a frequentare alcune scuole di volo. Talvolta utilizza il nome Hani Hanjoor anziché Hani Hanjour.

In particolare prima frequenta la Sierra Academy Aeronautics di Livermore (California), una scuola prestigiosa che addestra i piloti di oltre 50 grandi compagnie aeree internazionali, ma si ritira dopo le prime lezioni di orientamento e si iscrive alla CRM Airline Training di Scottsdale, Arizona, una scuola di volo specializzata in cockpit management.

Nel 1998 frequenta la Arizona Aviation di Phoenix e la Sawyer School of Aviation sempre di Phoenix, dove paga l'uso illimitato del simulatore di volo per grandi plurimotori.

Nell'aprile del 1999 ottiene dalla FAA (l'agenzia americana che gestisce l'aviazione civile in USA) la licenza di pilota commerciale per plurimotori.

Torna in Arabia Saudita e cerca un impiego come pilota, senza trovarlo.

Nel dicembre del 2000 torna negli USA, e va ad abitare a San Diego, insieme ad Nawaf Al-Hazmi, un altro dei dirottatori del volo 77. Non è chiaro come e quando i due si sono conosciuti.

Nei primi mesi del 2001 si addestra presso la “JetTech Flight School”, sussidiaria della “Pan Am International Flight Academy”, sul simulatore per il Boeing 737 (un aereo molto simile al Boeing 757).

E' qui che alcuni fra i suoi istruttori cercano di scoraggiarlo dal proseguire nell'addestramento, perché ha serie difficoltà con la lingua inglese e nell'apprendimento, e arrivano persino a segnalarlo alla FAA perché non capiscono come abbia fatto a ottenere la licenza di volo commerciale.

Ciò nonostante nel marzo del 2001 Hanjour caparbiamente completa il corso di istruzione sul simulatore per il Boeing 737.

In effetti i giudizi su Hanjour sono contraddittori.

Peggy Chevette, della JetTech, ha dichiarato: *“Non riuscivo a capacitarmi che avesse una licenza di volo commerciale, viste le sue capacità”*

D'altro canto la FAA nel 2001, di seguito alle segnalazioni ricevute, verificò le capacità di Hanjour. L'ispettore della FAA John Anthony ha dichiarato che *“non notai alcuna seria deficienza in Hanjour”*, e Laura Brown, portavoce della FAA, ha dichiarato che *“Non c'era nulla nel suo comportamento che lasciasse immaginare un intento criminoso o che richiedesse una segnalazione alle autorità di polizia”*.

Un altro istruttore di volo, Marcel Bernard della Freeway Airport, ha dichiarato che Hanjour aveva 600 ore di volo al suo attivo, era un pilota capace anche se aveva difficoltà, e che *“non ho alcun dubbio che una volta ai comandi di quell'aereo, egli potesse puntarlo su un edificio e colpirlo”*.

Ma allora, Hanjour era un buon pilota oppure no?

Qui bisogna comprendere che un buon pilota, per un istruttore, è un pilota in grado di decollare e di atterrare e di volare in maniera morbida, osservando tutte le procedure di volo previste, specialmente quelle di sicurezza, e in grado di parlare fluidamente inglese via radio.

Sono qualità fondamentali per un pilota, specialmente per un pilota commerciale destinato a trasportare altri passeggeri, ma non sono le qualità che interessavano ad Hanjour.

Un conto è volare regolarmente su una linea commerciale, altro conto è schiantarsi su un edificio.

A partire dall'aprile del 2001 Hanjour si trasferisce in un appartamento nel New Jersey dove si incontra con altri dirottatori, tra i quali Atta, e fino a tutto agosto inizia a noleggiare aerei per dei voli “solo”, ossia senza istruttore a bordo.

Gli istruttori della AFTS di Teterboro (New Jersey) e quelli della Freeway Airport di Bowie (Maryland) gli negano il permesso di noleggio senza istruttore a bordo, perchè lo giudicano non ancora pronto a volare da solo, ma quelli della Caldwell Flight Academy di Fairfield (New Jersey) glielo concedono senza problemi.

Durante i suoi voli, Hanjour sorvola sia il cosiddetto “Corridoio Hudson”, che passa proprio nei pressi del WTC, sia l'area di Washington D.C. , per studiare il suo bersaglio.

E' probabile che i voli sulla zona del WTC siano stati fatti a beneficio di Atta e di Marwan Al-Shehhi, i due piloti destinati a colpire le Twin Towers.

A fine agosto del 2001 Hanjour ha ormai 600 ore di volo sulle spalle.



Nella foto a sinistra: Hanjour insieme a un altro dirottatore, Majed Moqed, presso un distributore Bancomat del Maryland, il 5 settembre 2001.

Il 10 settembre del 2001 Hanjour e altri dirottatori del volo 77 (tra cui Al-Mihdar e Al-Hazmi) prendono alloggio presso il Marriott Residence Inn a Herndon, Virginia.

La mattina seguente si imbarcano sul volo AA-77 in partenza dal Washington Dulles International Airport. Destinazione finale, il Pentagono.

Sotto: questa sequenza di foto è stata diffusa da Associated Press nel luglio del 2004, ed è relativa alla ripresa di una videocamera di sorveglianza dell'aeroporto Dulles, la mattina dell'11 settembre 2001.



Sopra: a sinistra Khalid Al-Mihdhar, a destra Hani Hanjour, entrambi in primo piano mentre si avviano all'imbarco dopo aver superato i controlli di sicurezza.



Sopra: a sinistra Nawaf Al-Hazmi con la camicia blu, controllato al metal detector, e a destra ancora Nawaf con il fratello Salem Al-Hazmi mentre si avviano all'imbarco.

Molti dei dirottatori dell'11 settembre 2001 furono sottoposti a controlli supplementari di sicurezza, in quanto selezionati da un sistema informatico automatico denominato CAPPS ma gli addetti non rilevarono nulla di anomalo, sulla base delle procedure di sicurezza all'epoca in vigore. Taglierini e coltellini non erano considerati oggetti pericolosi.



Khalid Al-Mihdhar, nato il 16 maggio del 1975 in Arabia Saudita.
DIROTTATORE

Numerose fonti investigative e giornalistiche ritengono che Al-Mihdhar sia stato uno degli organizzatori degli attacchi dell'11 settembre, anche sulla base delle evidenze che collocano molto indietro nel tempo il suo avvicinamento ad Al-Qaida.

Nel 1995, assieme a Nawaf Al-Hazmi, si reca in Bosnia per combattere a fianco dei musulmani bosniaci contro i serbi.

L'anno seguente si reca in Afghanistan e nel 1997 va in Cecenia per combattere contro i russi (l'esperienza in Cecenia accomuna ben undici

dei dirottatori dell'11 settembre).

Tra il 1998 ed il 2000 la NSA americana (Agenzia per la Sicurezza Nazionale) intercetta numerose telefonate di Al-Mihdhar, Nawaf Al-Hazmi e Salem Al-Hazmi, attraverso un numero telefonico nello Yemen, appartenente a una base operativa di Al-Qaida, utilizzato dallo stesso Osama Bin Laden. La NSA ritiene che i terroristi facenti capo a quel numero telefonico siano stati più o meno implicati nell'attentato suicida contro la nave militare americana USS Cole, il 12 ottobre del 2000, nel porto di Aden, Yemen. L'attentato provocò 17 morti tra i marinai americani

Nel 1999 Al-Mihdhar ottiene il visto per l'ingresso negli USA.

Dal 5 all'8 gennaio del 2000 partecipa a un meeting di Al-Qaida a Kuala Lumpur, in Malesia, nel corso del quale sarebbero state pianificate le future linee d'azione dell'organizzazione terroristica, tra le quali l'attentato all'USS Cole e quelli contro New York e Washington, e la sua presenza, assieme ad altri dirottatori ed organizzatori degli attentati dell'11 settembre, è documentata da un video-filmato ripreso dalla CIA.

Al rientro dalla Malesia, Al-Mihdhar si reca in USA, a San Diego, insieme a Nawaf Al-Hazmi: i due prendono lezioni di inglese e di simulatore di volo. Qualche mese dopo torna nuovamente in Medio Oriente per partecipare all'attentato in Yemen contro il cacciatorpediniere Cole.

Nel 2001 è di nuovo in USA, ed in particolare nel mese di maggio è a Paterson (New Jersey) dove i dirottatori hanno affittato un appartamento, e si incontra con Atta, Hanjour e altri complici.

In questo periodo Al-Mihdhar si sposta spesso tra gli USA e l'Arabia Saudita, approfittando del visto di ingresso multiplo in suo possesso.

Questi suoi spostamenti portano a ritenere che egli abbia avuto un importante ruolo di collegamento tra i vertici di Al-Qaida in Medio Oriente e il gruppo operativo dei dirottatori in USA.

Nei primi di luglio è di nuovo in USA, a New York e tra la fine di agosto e i primi di settembre si trasferisce in un albergo alla periferia di Laurel, nel Maryland, insieme agli altri dirottatori del volo AA77. Laurel si trova a una ventina di chilometri dalla loro meta finale, Washington D.C.

Intanto il 23 agosto l'FBI, forse di seguito a una segnalazione del Mossad, il servizio segreto israeliano, inserisce Al-Mihdhar nella "Watch List" (che in effetti è un elenco di persone sospettate di avere legami con il terrorismo, mantenuto dal Dipartimento di Stato, e che nel 2001 conteneva oltre 60.000 nomi) e gli fa revocare il visto di ingresso in USA. Questa misura, però, serve a poco, considerato che Al-Mihdhar è già in USA, il suo indirizzo non è conosciuto dall'FBI, gli elenchi nominativi della "Watch List" non sono in possesso delle compagnie aeree, e ormai mancano solo due settimane all'attentato.

E difatti Al-Mihdhar non ha alcun problema ad acquistare in contanti, il 5 settembre, assieme a Majed Moqed, il biglietto aereo per il volo American Airlines 77 dell'11 settembre.

Il 10 settembre Al-Mihdhar, assieme ad altri dirottatori del volo AA77, prende alloggio in un albergo di Herndon, in Virginia, nelle immediate vicinanze dell'aeroporto internazionale di Dulles.



Majed Moqed, nato il 2 luglio del 1979 in Arabia Saudita.

DIROTTATORE

Moqed (anche per lui esistono alias e date di nascita diverse) proveniva dalla città di Medina ed era uno studente di legge presso l'Università King Saud di Riyadh, in Arabia Saudita.

Tra il 1999 ed il 2000, abbandonata l'università, raggiunge l'Afghanistan per arruolarsi nelle file di Al-Qaida.

Rientrato in Arabia, confida a un suo amico l'intenzione di recarsi in USA per imparare l'inglese.

Nel novembre del 2000 si reca in Iran, assieme a Satam Al-Suqami (uno dei dirottatori del volo AA11).

Il 2 maggio del 2001 entra in USA e prende subito contatto con gli altri dirottatori, nell'appartamento affittato a Paterson (New Jersey).

Nell'agosto del 2001 è a Laurel, nel Maryland, assieme agli altri dirottatori del volo 77.

Il 5 settembre del 2001 una telecamera di sicurezza lo riprende, insieme ad Hanjour, presso uno sportello Bancomat nel Maryland.

L'ultima notte prima di imbarcarsi sul volo 77, dorme in un albergo nei pressi dell'aeroporto, assieme agli altri dirottatori.



Nawaf Al-Hazmi, nato il 9 agosto 1976 in Arabia Saudita.

DIROTTATORE

Al-Hazmi è, assieme ad Al-Mihdhar, tra i dirottatori che per primi furono arruolati nelle file di Al-Qaida.

Già nel 1993 è in Afghanistan, e negli anni seguenti si reca anche in Bosnia ed in Cecenia, per combattere a fianco dei guerriglieri islamici.

La sua storia di combattente di Al-Qaida è strettamente intrecciata con quella di Al-Mihdhar, ed anch'egli è coinvolto nell'attentato al cacciatorepediniere americano Cole, in Yemen.

Anche lui ottiene il suo visto di ingresso per gli USA nel 1999.

Sotto: il visto di ingresso di Nawaf al-Hazmi:



Ai primi del 2000 è in Malesia, per partecipare al meeting di Al-Qaida in cui vengono tracciate le linee generali degli attentati dell'11 settembre.

Sempre insieme al suo inseparabile amico Al-Mihdhar, subito dopo il meeting si reca in Thailandia e di lì raggiunge gli USA, con un volo diretto a Los Angeles.

In USA Nawaf si incontra con gli altri dirottatori del volo 77, compreso il fratello Salem, insieme al quale acquista i biglietti aerei per il tragico volo, utilizzando la propria carta di credito VISA.

Anche Nawaf Al-Hazmi è uno dei nominativi segnalati alla CIA dal servizio segreto israeliano Mossad, ed il suo nome viene inserito nella Watch List, ma la misura precauzionale è inutile perché ormai l'uomo è già negli Stati Uniti.

Nawaf prende lezioni di volo al simulatore, in particolare è segnalato insieme ad Hani Hanjour presso la JetTech in Arizona, dove i due si addestrano al pilotaggio del Boeing 737 (è opportuno evidenziare che l'individuazione dei quattro piloti dei voli dirottati si basa sulle loro esperienze di volo e sulle dichiarazioni rese da altri appartenenti ad Al-Qaida, a partire dallo stesso Osama Bin Laden per finire a Moussaoui e altri terroristi catturati, ma essi non erano gli unici ad aver preso lezioni di volo per cui non si può del tutto escludere che al pilotaggio dei velivoli abbiano contribuito anche alcuni degli altri dirottatori).

Nawaf, insieme al fratello e agli altri dirottatori del volo 77, compreso il pilota Hanjour, trascorre la sua ultima notte in un albergo nei pressi dell'aeroporto Dulles, il Marriott di Herndon. I cinque raggiungono l'aeroporto la mattina seguente, probabilmente a bordo dell'auto che Nawaf aveva noleggiato in USA. L'autovettura infatti verrà ritrovata dopo gli attentati nel parcheggio dell'aeroporto di Dulles, e al suo interno l'FBI rinviene ricevute di pagamento per lezioni di volo, alcuni schemi tecnici del cockpit del Boeing 757, una carta di Washington, un tagliere e vari fogli di appunti.



Salem Al-Hazmi, nato il 2 febbraio 1981 in Arabia Saudita.

DIROTTATORE

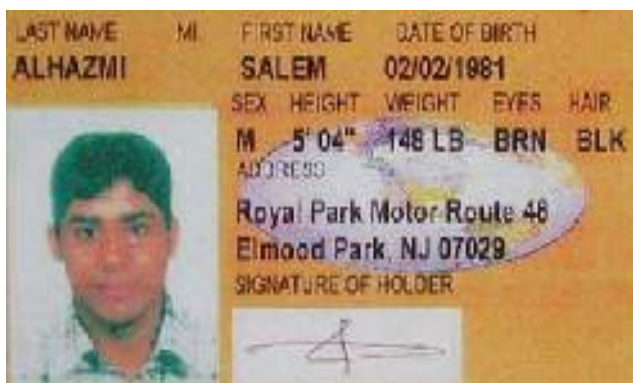
Fratello di Nawaf, ne segue le orme andando ad ingrossare le file di Al-Qaida.

La sua presenza è segnalata in Afghanistan e in Cecenia, accanto al fratello.

Alcuni suoi conoscenti hanno riferito che Nawaf pregò lo stesso Osama Bin Laden di consentire al fratello Salem di prendere parte all'operazione "11 settembre".

Il 29 giugno del 2001 Salem Al-Hazmi entra negli USA insieme ad Al-Omari (uno dei dirottatori del volo AA-11) atterrando a New York.

Insieme al fratello e ad altri dirottatori, tra i quali Atta, condivide un appartamento a Paterson, nel New Jersey, e come tutti gli altri dirottatori dell'11 settembre, non ha particolari difficoltà a dotarsi di documenti identificativi e patente di guida americani.



A sinistra: documento di identità a nome di Salem Al-Hazmi.

L'ultima notte prima degli attacchi, Salem Al-Hazmi, insieme agli altri dirottatori del volo AA77, alloggia in un albergo di Herndon, nei pressi dell'aeroporto di Dulles.

Volo United UA93 Newark – San Francisco
Boeing B757-222
Impatto: Shanksville, Pennsylvania



Ziad Jarrah, nato l' 11 maggio 1975 in Libano.

PILOTA

Si conoscono molti particolari della vita privata di Ziad Jarrah prima dei tragici fatti dell'11 settembre, probabilmente più di qualsiasi altro dei 19 terroristi, perchè i familiari e in particolare la sua ex fidanzata hanno accettato di parlarne con molti giornalisti.

Sappiamo quindi che Jarrah nasce a Mazraa, in Libano, figlio unico in una famiglia benestante.

Il padre è un impiegato, la madre insegnante, entrambi sono di religione musulmana ma decidono di mandare il figlio presso una scuola cattolica di Beirut, per assicurargli una migliore istruzione.

Nel 1996 va a studiare in Germania.

La prima tappa è presso l'Università di Greifswald, dove studia la lingua tedesca.

Lì incontra una studentessa di medicina, Aysel Senguen, di origine turca, che diventa la sua fidanzata.

Nel 1997 Jarrah si iscrive presso l'Università di Amburgo, dove studia ingegneria aeronautica e progettazione di aeromobili.

Nei due anni seguenti, la fidanzata Aysel nota un progressivo cambiamento in Jarrah: l'uomo, che non era mai stato un religioso devoto, inizia a rimproverarla per il suo modo di vestire, non vuole che fumi e beva alcolici.

Improvvisamente, nel 1999, smette di frequentare l'Università.

Inizia a frequentare un'abitazione situata in Marienstrasse 54, in Amburgo: è la casa di Mohamed Atta e Marwan Al-Shehhi (il primo è il terrorista che piloterà il volo AA11, nonché capo operativo del gruppo, il secondo è il terrorista che si schianterà ai comandi del volo UA175).

Tra i nuovi amici di Jarrah, compare anche un altro nome: Ramzi Binalshibh, uno degli organizzatori degli attentati dell'11 settembre.

Alla fine del 1999 Jarrah e i suoi nuovi amici (Atta, Al-Shehhi e Binalshibh) decidono di andare a combattere in Cecenia, ma un altro terrorista della cellula di Amburgo, Khalid Al-Masri, li convince a cambiare i piani e a recarsi in Afghanistan, per incontrare personalmente Osama Bin Laden.

Nel febbraio del 2000 Jarrah torna ad Amburgo, dopo aver denunciato lo smarrimento del proprio passaporto, in modo che sul nuovo documento non vi fosse traccia dei visti di ingresso in Afghanistan.

Nel maggio del 2000 Jarrah ottiene il visto di ingresso per gli USA.

Sotto: particolare del visto di ingresso di Ziad Jarrah.



Il 27 giugno del 2000 Jarrah entra negli Stati Uniti, con un volo da Monaco (Germania) ad Atlanta (Georgia).

Subito si trasferisce in Florida, dove inizia a frequentare un corso di pilotaggio presso la Florida Flight Training Center di Venice.

A poca distanza, Atta e Al-Shehhi si addestrano presso la Huffman Aviation, sempre a Venice.

Nell'agosto del 2000 Jarrah ottiene la sua licenza di volo di pilota privato (secondo alcune fonti, Jarrah aveva già fatto altre esperienze di pilotaggio presso una scuola di volo quando viveva in Amburgo).



A sinistra: Jarrah durante le lezioni di volo in Florida.

Nell'ottobre del 2000 Jarrah si reca in Germania a trovare la sua fidanzata Aysel, con la quale fa un viaggio a Parigi.

Il 29 ottobre il terrorista rientra in USA e inizia ad addestrarsi al pilotaggio di grandi aerei a getto presso la Aeroservice Aviation di Miami, in Florida, che mette a sua disposizione i simulatori di volo per aerei Boeing 727 e 737.

A fine novembre la sua esperienza di volo gli consente di noleggiare un aereo privato con il quale si reca alle Bahamas.

Tra il dicembre del 2000 e il gennaio del 2001 Jarrah esce e rientra più volte dal territorio degli USA, per recarsi in Germania e in Libano.

Aysel, la sua ragazza, trascorre con lui una decina di giorni in Florida, facendogli anche compagnia durante le lezioni di volo al simulatore.

A fine gennaio 2001, Jarrah si reca in Libano, per visitare il padre, che ha subito un intervento chirurgico.

E' l'ultimo contatto con la sua famiglia.

Rientrato negli USA, nel mese di giugno del 2001 affitta un appartamento a Lauderdale "By The Sea" in Florida, insieme a Ahmed Al-Haznawi, un altro dirottatore.

In questo periodo, Jarrah entra in contrasto con Atta e decide di abbandonare l'operazione, vuole ritornare in Germania, dalla sua fidanzata Aysel.

E' lo stesso Atta ad accompagnare Jarrah all'aeroporto di Miami, con un biglietto sola andata per la Germania, ma all'ultimo momento una telefonata di Ramzi Binalshibh convince il libanese a ritornare nei ranghi (in realtà in USA era già giunto Zacarias Moussaoui, che doveva fungere da riserva per sostituire Jarrah).

Alla fine di agosto, Jarrah si trasferisce in un albergo di Laurel, in Maryland, nella stessa zona in cui alloggiano altri dirottatori.

Il 7 settembre, insieme agli altri dirottatori del volo 93, raggiunge il New Jersey.

Il 9 settembre telefona per l'ultima volta alla sua famiglia.

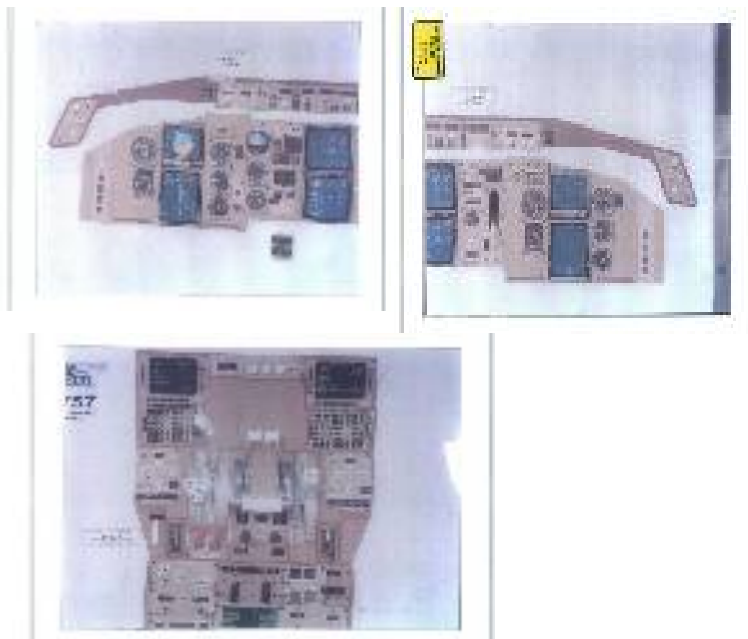
Il 10 settembre Jarrah scrive una lettera ad Aysel, che la riceverà solo dopo la sua morte: *"... devi essere orgogliosa, perchè è un onore e vedrai i risultati e ognuno sarà felice. Voglio che tu sia forte come so che puoi essere, cammina a testa alta, ma con un obiettivo, mai senza un obiettivo, devi sempre avere un obiettivo... ti ringrazio e ti chiedo scusa per i meravigliosi, difficili cinque anni che mi hai dedicato. La tua pazienza sarà ricompensata.... Arrivederci!!"*

La mattina dell'11 settembre Jarrah si imbarca sul volo UA93 in partenza da Newark (New Jersey), insieme ad altri tre terroristi, per portare a termine la sua missione di morte.



A sinistra: il passaporto di Ziad Jarrah, rinvenuto semidistrutto dal fuoco, tra i rottami del volo UA93.

Sotto: nelle ore successive agli attentati, l'FBI ha rinvenuto, nei cestini di rifiuti dell'aeroporto di Newark (da dove decollò il volo UA93), una serie di fogli di istruzioni illustrate che spiegano nei minimi dettagli la strumentazione di volo del Boeing 757, il tipo di aereo dirottato e pilotato da Jarrah.



Questo materiale è stato esibito nel corso del processo a Zacarias Moussaoui, uno dei complici dei dirottatori. Le foto di tutti i fogli, ma anche altro interessante materiale probatorio, possono essere consultati al sito www.rcfp.org/moussaoui/



Ahmed Al-Nami, nato il 12 luglio 1977 in Arabia Saudita.

DIROTTATORE

L'esatta identificazione di Al-Nami non è certa, in quanto risultano anche alias (come Al-Nawi) e date di nascita differenti, ma quella indicata è la più compatibile con le informazioni fornite dai suoi amici e parenti.

Al-Nami era uno studente di legge islamica presso l'Università King Khaled (chiamata anche King Saud) di Abha, e frequentava la Moschea di Seqeley dove ebbe modo di incontrare i fratelli Waleed e Wail Al-Shehri e Saeed Al-Ghamdi.

In quella stessa moschea, nella primavera del 2000, Al-Nami e i suoi tre amici fanno il giuramento solenne di diventare guerrieri di Allah e abbandonano la proprie famiglie per raggiungere i campi di addestramento di Al-Qaida in Afghanistan, dove incontrano il terrorista Khalid Shaikh Mohammed, uno degli organizzatori dell'operazione "11 settembre".

Sarà proprio lui a convincere i quattro a offrirsi come martiri di Allah per la più sanguinosa missione suicida di tutti i tempi.

(Khalid Shaikh sarà catturato in Pakistan nel marzo del 2003, e trasferito in una prigione segreta. Le sue rivelazioni hanno consentito di ricostruire molti aspetti dell'organizzazione degli attentati).

Ritornato in Arabia dopo l'addestramento in Afghanistan, nel novembre del 2000 si reca in Iran.



Nel marzo del 2001 Al-Nami viene filmato nel video di Al-Qaida che preannuncia il martirio di ben 13 dirottatori dell'11 settembre.

Al-Nami è ripreso mentre studia mappe e piani di volo.

A sinistra: fotogramma tratto dal video di Al-Qaida. L'uomo ripreso è Al-Nami. Il video sarà diffuso da Al-Qaida solo dopo gli attentati.

Nell'aprile 2001 Al-Nami, rientrato in Arabia Saudita, ottiene il visto per l'ingresso in USA.

Il 28 maggio 2001 Al-Nami entra in USA attraverso l'aeroporto di Miami, in Florida, assieme ad altri terroristi del gruppo.

Si trasferisce in un appartamento al Delray Beach Racquet Club, in Florida, insieme ad Hamza Al-Ghamdi.

In giugno i due si muniscono di patenti di guida rilasciate dallo Stato della Florida.

Quello stesso mese, Al-Nami telefona per l'ultima volta alla propria famiglia, che non vede da più di un anno.

Qualche giorno prima dell'11 settembre, Al-Nami e Al-Ghamdi raggiungono Newark, nel New Jersey.

Di lì si imbarcheranno, pochi minuti prima delle otto del mattino dell'11 settembre, sul volo UA-93.



Ahmed Al-Aznawi, nato l'11 ottobre 1980 in Arabia Saudita.

DIROTTATORE

Studente universitario, nel 1999 manifesta la propria intenzione di recarsi in Cecenia a combattere contro i russi.

Il padre cerca di convincerlo a desistere, ma nel 2000 il giovane parte per la Cecenia e per i campi d'addestramento di Al-Qaida in Afghanistan.

Nei primi mesi del 2001 gira un video in cui preannuncia il suo martirio e il suo progetto di portare un messaggio di sangue all'America. Il video sarà diffuso dopo gli attentati

(A destra: Al-Aznawi nel video)..

Arriva in USA nel giugno del 2001,

insieme a Wail Al-Shehri, con un volo per Miami (Florida).

Va a vivere in un appartamento di Fort Lauderdale, insieme a Ziad Jarrah, pilota del Volo 93.

Insieme agli altri dirottatori del Volo 93, raggiunge il New Jersey il 7 settembre del 2001.



Saeed Al-Ghamdi, nato il 21 novembre del 1979 in Arabia Saudita.

DIROTTATORE

Anche in questo caso ci troviamo di fronte a una persona che ha fatto uso di molti alias e diverse date di nascita, e spesso è stata confusa con altri terroristi dal nome molto simile.

L'identità qui riportata è però quella confermata da fonti arabe che hanno contattato i suoi familiari.

Insieme ad Ahmed Al-Nami e altri dirottatori, frequenta la Moschea di Sequeley dove, nella primavera del 2000, presta solenne giuramento di abbracciare la Jihad (la "Guerra Santa").

Il gruppo si reca poi nei campi di addestramento di Al-Qaida in Afghanistan. Nel marzo del 2001 anche lui viene ripreso nel famoso video di Al-Qaida diffuso su Al Jazeera nell'aprile 2002.

Sotto: due immagini di Saeed Al-Ghamdi, nel video di Al-Qaida e in Afghanistan.



Il 27 giugno del 2001 arriva in USA insieme a Fayez Banihammad, su un volo diretto a Orlando (Florida).

Arrival Number 070792031 08		U.S. IMMIGRATION 060 OFL 7023 ADMITTED	
Immigration and Naturalization Service 1-94 Arrival Record		JUN 27 2001 CLASS B-2 UNTIL DEC 25 2001	
1. Family Name Al Ghamdi			
2. First (Given) Name Saeed		3. Birth Date (Day/Mo/Yr) 21/11/1979	
4. Country of Citizenship KSA		5. Sex (Male or Female) Male	
6. Passport Number C573895		7. Airline and Flight Number 015 VS15	
8. Country Where You Live KSA		9. City Where You Boarded London	
10. City Where Pass Was Issued JEDDAH		11. Date Issued (Day/Mo/Yr) 10/6/2001	
12. Address While in the United States (Number and Street) Hotel			
13. City and State Sarasota FL			

A sinistra: la scheda compilata da Saeed Al-Ghamdi al momento del suo ingresso in USA.

Nel corso delle indagini sono stati rintracciati e acquisiti decine e decine di documenti simili relativi ai 19 dirottatori dell'11 settembre: ricevute, documenti identificativi, schede di ingresso, richieste di visto, assegnazioni di posti sui voli aerei, registri di scuole di volo ecc...

In Crono911 abbiamo inserito solo una piccolissima parte di questa vasta documentazione.

E' proprio Saeed Al-Ghamdi, sotto il falso nome di Abdul Rahaman, a telefonare al terrorista Ramzi Binalshibh (che lo riferirà in un'intervista resa al giornalista Yosri Fouda di Al Jazeera) e a comunicargli il numero e il tipo degli obiettivi (vedi sopra, nella scheda di Atta).

In USA Saeed Al-Ghamdi vive insieme ad altri terroristi in un appartamento di Delray Beach, in Florida, ed il 7 settembre del 2001, insieme agli altri dirottatori del Volo 93, raggiunge Newark nel New Jersey.

Il passaporto di Saeed Al Ghamdi è stato rinvenuto tra le macerie del volo UA93 (*Ginsburg, audizione del 26-01-2004 presso la Commissione di inchiesta indipendente*).

Fonti e bibliografia consultate per la sezione “Gli attentatori”

- Final 9/11 Commission Report (2004)
Rapporto finale della commissione di inchiesta indipendente sul 9/11
- Paul Thompson, “The Terror Timeline” (Regan Books 2004) ISBN 0060783389
Edizione on line: “The Complete 9/11 Timeline” (CooperativeResearch.org)
Edizione on line: “9-11 Timeline” (911Timeline.net)
Una monumentale Time Line molto accurata, sia sui fatti dell'11 settembre che su molti aspetti correlati, con una puntuale indicazione di tutte le fonti. Una vera enciclopedia dell'11 settembre, creata con il contributo di migliaia di ricercatori indipendenti, dove tutte le fonti sono riportate imparzialmente.
- 9/11 Commission Report: Staff Statement n. 1 (2004)
Analizza il momento di ingresso dei dirottatori negli Stati Uniti
- 9/11 Commission Report: Staff Statement n. 16 (2004)
Ricostruzione dell'organizzazione degli attentati e delle attività di Al-Qaida e dei dirottatori, alla luce delle evidenze investigative.
- 9/11 Commission Report: Monograph of terrorist financing (2004)
Ricostruisce i movimenti finanziari dei terroristi
- 9/11 Staff Report 26 agosto 2004
Cronologia dei quattro voli dirottati, analisi del sistema di sicurezza dell'aviazione civile.
- Joint Inquiry Staff Statement, Eleanor Hill (2002)
Le dichiarazioni di Eleanor Hill, responsabile dello staff di inchiesta della Commissione Indipendente sui fatti dell'11 settembre.
- Testimonianza del Direttore dell' FBI Robert S. Mueller (26 settembre 2002)
Ricostruisce le risultanze investigative sull'arrivo dei terroristi in USA, i loro movimenti, le operazioni finanziarie e l'esecuzione degli attacchi
- Testimonianza del capo dell'antiterrorismo della CIA, Cofer Black (26 settembre 2002)
Organizzazione del CTC, servizio antiterrorismo della CIA. Storia delle operazioni di antiterrorismo della CIA e dei suoi rapporti con l'FBI. Storia di Bin Laden e di Al-Qaida. Deficienze della CIA.
- Testimonianza del capo dell'antiterrorismo dell'FBI, Dale Watson (26 settembre 2002)
Ricostruisce l'organizzazione dei servizi di antiterrorismo dell'FBI, i rapporti con la CIA, le operazioni antiterrorismo e le prospettive future.
- FBI: 9/11 Investigation (fbi.gov) Press Release September 27, 2001
Il comunicato stampa, datato 27 settembre 2001, che riporta la lista con i nomi dei 19 dirottatori e le loro fotografie. E' la prima identificazione completa da parte dell'FBI.
- FBI Press Release October 4, 2001
L'FBI di Boston rende nota una cronologia dei movimenti di Atta e Al-Omari nell'area di Portland e chiede aiuto ai cittadini per ulteriori informazioni.

- Atti del processo: John Patrick O'Neill contro la Repubblica dell'Irak
Corte distrettuale della Columbia.
O'Neill era un ufficiale dell'antiterrorismo dell'FBI, rimasto ucciso negli attentati dell'11 settembre. Gli avvocati dei suoi familiari muovono causa contro il governo irakeno. Nel processo viene ricostruita la storia di Al-Qaida e dei suoi legami con l'Irak.
- US Eastern District Court of Virginia, Case 1:01-cr-00455, USA vs. Moussaoui. Transcripts.
Le trascrizioni degli atti e delle deposizioni al processo di Moussaoui. Si ricostruiscono i movimenti di Moussaoui, quelli dei terroristi, l'organizzazione degli attacchi, le responsabilità di Osama Bin Laden e di altri membri di Al-Qaida.
- Dichiarazioni rese da Khalid Shaikh Mohammed, acquisite nel processo USA vs. Moussaoui. Case 01-455A. Defendant Exhibit n. 941.
Khalid Shaikh Mohammed è stato uno degli organizzatori degli attentati dell'11 settembre e uno dei reclutatori dei dirottatori. Catturato nel marzo 2003, ha reso preziose informazioni.
- The “Finnlist”
Elenco di 370 terroristi legati ad Al-Qaida, compresi i dirottatori dell'11 settembre, messo a punto dall'FBI dopo gli attentati, e trasmesso a vari governi nel mondo per individuare e bloccare le attività finanziarie della rete creata da Osama Bin Laden. La lista è stata diffusa per una fuga di notizie delle autorità finlandesi, e pertanto viene chiamata “Finn-list”. Essa contiene i principali dati anagrafici, compresi gli alias, dei terroristi individuati dall'FBI.
- Dipartimento di Stato USA – Ufficio Storico, “Global Coalition Against Terrorism 2001/2003”
Elenco delle operazioni antiterrorismo nel mondo. Viene riportata, sotto la data del 5 gennaio 2002, la presa in custodia di Ibn Al-Shaykh Al-Libi da parte degli americani.
- “Atta's Odyssey” , 8 Ottobre 2001, Time Magazine (NYT) by John Cloud
La vita di Atta, dall'Egitto alla Germania agli USA. I suoi spostamenti.
- Four Corners, Australian Broadcasting Corporation, 12 novembre 2001, “Timeline”
La timeline della vita di Atta
- Yosri Fouda (Al Jazeera): “Top Secret: The Road to September 11”
Un documentario nel quale sono inserite interviste in cui alcuni organizzatori degli attacchi parlano di un vertice in Afghanistan, cui partecipò Hani Hanjour.
- Jim Yardley, Miami (NY Times, 17 ottobre 2001): “Mohamed Atta's in close call”
L'episodio di Atta e Al-Shehhi all'aeroporto di Miami, il 26 dicembre del 2000, quando abbandonarono sulla pista un aereo in avaria.
- Quentin McDermott (ABC.net Four Corners: “Rudi Dekkers”, Venice, Florida, 21 ottobre 2001)
Intervista a Rudi Dekkers, presidente della Huffman Aviation dove furono addestrati Atta e Al-Shehhi.
- SignOnSanDiego.com “Neighbor of lead 9/11...” by C.P. Tiemann, Associated Press, 2.2.2005
Un vicino di casa di Atta, in Amburgo, testimonia sulla sua personalità

- CNN World, 9 settembre 2002
Diffusione del video di Al Jazeera in cui sono mostrati vari dirottatori dell'11 settembre che preannunciano il loro martirio. Alcuni di loro sono mostrati intenti a studiare piani di volo. L'articolo mostra la foto di Abdulaziz Al-Omari ripresa dal video.
- CNN World, 12 settembre 2002
Diffusione di un documentario da parte di Al Jazeera, e in particolare del giornalista Yosri Fouda, in cui sono mostrate le interviste a Ramzi Binalshibh e a Shaikh Mohamed, che spiegano l'organizzazione degli attentati da parte di Al-Qaida. Il documentario originale è intitolato: "Top Secret. The Road to September 11"
- CNN World, 20 luglio 2005
Il padre di Atta esulta degli attentati di Londra e ne auspica altri.
- CNN Money, 1 novembre 2001, "Financing Terror..."
Analisi dei movimenti finanziari di Al-Qaida e dei dirottatori
- CNN US, 21 settembre 2001 "Hijackers likely skilled with fake Ids"
Utilizzo di identità false da parte dei terroristi.
- CNN Breaking News, 14 settembre 2001 "List of names of 18 suspected hijackers"
Trascrizione della trasmissione in cui la CNN fornisce l'elenco dei nominativi di 18 dirottatori e una prima ricostruzione sui loro movimenti e sulle scuole di pilotaggio da essi frequentate. Le informazioni non sono ancora ufficiali.
- CNN 20 ottobre 2001 "Investigating Terror"
Trascrizione della trasmissione in cui la CNN intervista varie persone sui fatti dell'11 settembre, compreso Marcel Bernard, istruttore della Freeway Airport, che respinse la richiesta di Hanjour per il noleggio di un aereo.
- Telegraph News 23 settembre 2001 "Revealed: the men with stolen identities"
Le identità dei dirottatori, i loro spostamenti nel mondo, i dubbi su alcune identificazioni.
- Telegraph News 20 settembre 2001 "Piecing together the shadowy lives of the hijackers"
Descrizione dei 19 dirottatori sulla base delle prime risultanze investigative. I quattro voli.
- Telegraph Co. UK , 6 ottobre 2001 "Blunder puts suspects on internet"
La diffusione dell'elenco dei 370 nominativi di Al-Qaida, compresi i dirottatori dell'11 settembre, noto come "The Finnlist"
- Telegraph Co. UK, 15 settembre 2002 "The six sons of Asir"
Provenienza e vita dei terroristi. Interviste ad amici e familiari.
- Chicago Tribune, 15 settembre 2001 "Details on hijacking suspects"
L'articolo elenca i dirottatori volo per volo, illustrando le risultanze investigative sulle loro identità e i loro movimenti in USA.
- Cox News, 21 ottobre 2001, "Hijackers had a tough time with flying lessons"
Al-Mihdar e Al-Hazmi, lezioni di volo e movimenti in USA. Meeting in Malesia. Noleggio Toyota Corolla e rinvenimento a Dulles.

- Die Zeit, 1 ottobre 2002, “Deadly Mistakes”
Movimenti di Al-Mihdar e Al-Hazmi, meeting in Malesia. Rinvenimento dell'auto.
- F.A.I.R.: “Identity and Immigration Status for 9/11 terrorists”
La FAIR è un ente che si occupa di studi sull'immigrazione in USA, e ha dedicato un report che analizza l'identità dei terroristi dell'11 settembre e le modalità del loro ingresso e della loro permanenza nel territorio americano.
- Newsweek (MSNBC), 21 giugno 2006 “A torture debate”
Cattura di Ibn Al-Shaykh Al-Libi dell'11 novembre 2001
- Newsweek (MSNBC), 20 settembre 2006 “Investigators link last week's attack...”
Collegamenti tra i dirottatori e altri attentati in Africa, meeting di Al-Qaida in Malesia.
- ABC News, 12 settembre 2001 “Terrorist Hunt”
Prime evidenze investigative sui terroristi e sui loro movimenti. Il contenuto delle valigie rinvenute. Rinvenimento passaporto di Al-Suqami tra le macerie.
- ABC7 Eyewitness News 27 settembre 2001 “FBI willing to work with detainees...”
Movimenti di Atta, incontri dei terroristi in Spagna
- CBS News 10 maggio 2002 “FAA was alerted to sept. 11 hijacker”
L'articolo ricostruisce, anche con testimonianze degli istruttori di volo, l'addestramento di Hani Hanjour (volo 77) e le segnalazioni sul suo conto indirizzate alla FAA.
- CBS News 9 ottobre 2002 “9/11 Hijacker made test flights”
I voli di Hanjour su Washington e New York per studiare i bersagli
- CBS News 27 settembre 2001, “The FBI's hijacker list”
La lista dei dirottatori con brevi ma interessanti note sulle loro vicende.
- CBS News 16 giugno 2004, “9/11 Plotter wanted 10 planes”
Le rivelazioni sui retroscena dell'11 settembre, ottenute dai terroristi catturati, come Khalid Shaikh Mohammed. Il problema Jarrah e la sostituzione con Moussaoui.
- CBC News, 10 ottobre 2001, “The story of Ziad Jarrah” , “Timeline of Jarrah”
Ampie interviste ai familiari di Jarrah consentono di ricostruirne la vita privata.
- BBC 24 febbraio 2004: “CIA had 9/11 hijacker details”
Attività dei terroristi in seno alla cellula di Amburgo e segnalazioni incomplete in possesso della CIA
- BBC News World Edition, 2 ottobre 2002: “Report details US intelligence failures”
La CIA ha sottovalutato segnalazioni sui terroristi
- FOX News, Washington. 10 maggio 2002, “FAA Probed, Cleared Sept. 11 Hijacker...”
Addestramento di volo dei dirottatori, leggerezze della FAA

- The New York Times, 10 settembre 2002 “On path to the U.S. Skies...”
Incontri fra i terroristi e Bin Laden, la cellula di Amburgo, viaggi in Afghanistan. Le dichiarazioni dei terroristi catturati.
- St. Petersburg Times, 16 settembre 2001, “Hijackers got state Ids legally”
L'articolo ricostruisce le modalità con cui i terroristi sono riusciti a procurarsi patenti di guida e documenti identificativi presso gli enti statunitensi. Elenco dei documenti americani in possesso dei terroristi.
- St. Petersburg Times, 27 settembre 2001, “The trail of the terrorist”
Dettagliata ricostruzione dei movimenti dei 19 terroristi.
- Maryland Newslines, 19 settembre 2001 “Airport Owners Panic”
Dichiarazioni di Marcel Bernard su Hani Hanjour.
- Arab News, 17 settembre 2001 “Al-Shihri says sons missing for 10 months”
Dichiarazioni dei familiari dei fratelli Al-Shehri
- Arab News, 22 settembre 2001 “Hijacker list raises more questions”
Dubbi e conferme sulle identificazioni dei terroristi. Dichiarazioni dei familiari di Ziad Jarrah, Hani Hanjour, Al-Haznawi, i fratelli Al-Hazmi, Al-Shehri, ecc... Viaggi in Cecenia.
- Financial Times, Special Report, “How the hijackers went unnoticed”, 29 novembre 2001.
Movimenti dei terroristi, le loro operazioni finanziarie, particolari sulla loro vita
- Los Angeles Times: “Tapes reveal testament of hate”, Josh Meyer, 11 settembre 2002
Il video diffuso da Al Jazeera, che mostra alcuni dei dirottatori proclamare la loro volontà di martirio, girato alcuni mesi prima dell'11 settembre 2001, in Afghanistan. La notizia è ripresa anche dal Sidney Morning Herald e altri giornali.
- Los Angeles Times, “FBI Chief raises new doubts over hijackers identities” 21 sett. 2001
L'FBI ammette che ci sono dubbi sulla corretta identificazione dei dirottatori, in quanto alcuni dei nomi da essi dichiarati potrebbero essere falsi o appartenenti a persone omonime.
- Los Angeles Times, 27 settembre 2001, “Mainly, they just waited”
Spostamenti e addestramento di Atta, Hanjour e altri. Capacità di Hanjour.
- The Washington Post Online, “Four planes, four coordinated teams”, 2001
I dirottatori dei 4 voli, alcuni particolari della loro vita e identità
- Washington Post, 16 settembre 2001 “You never imagine...”
Particolari sui dirottatori, sul loro addestramento ai simulatori, sui loro movimenti.
- The Washington Post, 25 settembre 2001 “Some Light Shed On Saudi Suspects”
Dettagli sull'identità e nazionalità degli attentatori, i viaggi in Cecenia, dichiarazioni dei familiari dei terroristi.
- The Washington Post, 30 settembre 2001 “Hijackers Led By Core Group”
I movimenti dei 19 dirottatori. Al-Mihdhar e Nawaf Al-Hazmi a San Diego. Testimonianze.

- The Washington Post, 2 ottobre 2003 “Spreading Saudi Fundamentalism in U.S.”
Tre dirottatori del volo 77 alloggiarono al Marriott Inn di Herndon in Virginia la notte tra il 10 e l'11 settembre del 2001.
- The Washington Post, 14 luglio 2002 “Yemeni fugitive was critical...”
Dettagli sul meeting in Malesia e sull'attacco al Cole. Partecipazione di Al-Mihdhar, Nawaf Al-Hazmi, Ramzi Binalshibh. Meeting in Spagna.
- The Washington Post, 10 settembre 2002 “Misterious Trip to Flight 77 Cockpit”
Il volo 77, la vita e l'addestramento di Hanjour, il suo meeting con Al-Qaida in Afghanistan, la sua insistenza a voler imparare a pilotare il Boeing 757, la sua presunta carriera di pilota per le linee aeree degli Emirati Arabi.
- The Washington Post, 23 ottobre 2002 “Hijackers had hoped to fight in Chechnya”
Dalle dichiarazioni di alcuni terroristi della cellula di Amburgo, rese durante un processo, emergono particolari sui viaggi in Cecenia ed in Afghanistan dei dirottatori. Sulla presenza dei dirottatori in Cecenia ha riferito anche Arab News (edizioni del 18 e 20 settembre 2001 riportate da Cooperative Research alla voce “1996-December 2000”).
- The Washington Post, 15 ottobre 2001 “Hanjour a study in paradox”
La vita di Hanjour, con testimonianze di familiari
- National Review Online, 24 ottobre 2002 “Jihad @ Work”
La presenza di Al-Qaida in Cecenia, i collegamenti con i terroristi dell'11 settembre.
- The Seattle Times, Seattletimes.com, “Understanding the conflict” , 2001
Interessante report in cui sono elencati i dirottatori, le loro identità, le loro foto, con particolari della loro vita e delle dichiarazioni dei loro familiari.
- The Washington Times, 10 settembre 2002, “Killers in the cockpit: who and why?”
Identità, vita e movimenti dei 19 terroristi. Rinvenimento della Toyota a Dulles e documenti.
- USA Today, 7 maggio 2003, “Wedding video shows 9/11 hijackers and plotters”
Un video mostra alcuni dei dirottatori che partecipano al matrimonio di un loro amico, in Amburgo, nell'ottobre del 1999.
- Sun Sentinel, 28 settembre 2001, “Multiple identities of hijack suspects confound FBI”
Il problema delle corrette identificazioni dei terroristi, gli alias, ricostruzione dei movimenti.
- Human Rights Watch, “List of ghost prisoners, possibly in CIA custody” (dicembre 2005)
L'organizzazione umanitaria mantiene una lista dei terroristi imprigionati segretamente dalla CIA.
- Der Spiegel, Amburgo, 3 febbraio 2003: “The puzzle was laid out”
L'articolo riferisce dei movimenti di Atta in Amburgo e dell'interessamento della polizia tedesca nei suoi confronti. (Articolo riportato da Cooperative Research sotto la data 17 febbraio 1999).

- Der Spiegel, 8 settembre 2003: “Panoply of the absurd”
L'inconsistenza delle teorie cospiratorie, compresa quella che i terroristi sarebbero ancora vivi. Le conferme dell'identità e della morte dei terroristi. Chiariti i casi di omonimia. La vicenda di Atta.
- PBS Frontline: “Chronology of the 9/11 terror plot”, “Inside the Terror Network”
I reporter di PBS Frontline, fra i quali Hedrick Smith, hanno ripercorso la cronologia fondamentale dei fatti dell'11 settembre, la storia di alcuni dei dirottatori (tra cui Atta, Al-Shehhi, Jarrah) e pubblicato vari report..
- Ambasciata Reale dell'Arabia Saudita
Calendario della festività “Eid Al-Adha” nell'anno occidentale 2001.
- Independent Online 15 aprile 2002: “WTC hijackers knew they had one-way ticket”
Un video diffuso dalle TV arabe mostra i dirottatori che preannunciavano il loro martirio e Osama Bin Laden che rivendica gli attentati.
- Rohan Gunaratna, Institute of Defence and Strategic Studies, UNISCI Papers Maggio 2003
Analisi di Al-Qaida, gli attentati dell'11 settembre.
- Mapping Network of Terrorist Cells, Valdis Krebs (orgnet.com) 2002
Attraverso un programma informatico, gli spostamenti e le interrelazioni tra i dirottatori ed altri terroristi di Al-Qaida vengono rappresentati graficamente fornendo una chiarissima ricostruzione dei loro contatti.
Riportato anche su Firstmonday.org
- Team8plus.org – Independent research - “Tracking Hijackers” 2006
Un gruppo di lavoro privato e indipendente, ha riunito in una serie di schede di agevole consultazione, i dati e le fonti disponibili per ciascuno dei 19 terroristi, riportandole con puntuali citazioni ed in maniera del tutto imparziale.
- The Boston Globe, 15 settembre 2001 “Hijackers may have taken Saudi identities”
Contenuto del bagaglio di Atta. Identificazione dei terroristi, dubbi sulla corretta identificazione di alcuni di essi e casi di omonimia. L'Arabia Saudita inizia ad ammettere la nazionalità di alcuni dei terroristi. Prime risultanze investigative sui movimenti dei terroristi.
- The Boston Globe, 3 marzo 2002 “Before oath to jihad, drifting and boredom”
Interviste e indagini in Arabia Saudita sulla vita dei fratelli Al-Shehri e i loro amici Ahmed Al-Nami e Saeed Al-Ghamdi.
- Saudi Information Agency (Independent News) “Profiles of 9/11 Saudi Hijackers” 11 sett. 2002
Sintetiche biografie e dettagli sui dirottatori sauditi. Basato su fonti arabe e sulle dichiarazioni dei familiari dei dirottatori.
- Newsday 23 settembre 2001 “Tracing Trail of Hijackers”
Informazioni sui dirottatori, dichiarazioni istruttori di Hanjour
- John Solomon e Ted Bridis (A.P.) on “The Hindu”, 23.7.2004. “How the hijackers sailed...”
L'imbarco dei dirottatori del Volo 77 a Dulles.

- Associated Press on Augusta Chronicle, 22.7.2004. "Video shows Pentagon hijackers..."
Foto dei dirottatori mentre si imbarcano sul Volo 77 a Dulles.
- Associated Press, 15.09.2001. "Hijackers came from US friendly Nations"
Provenienza dei dirottatori. L'addestramento presso le scuole di volo USA.
- Arizona Daily Star, 24.7.2004 "How southern Arizona became home base for terror"
I terroristi in Arizona, la presenza di Al-Qaida in Arizona e in particolare presso l'università di Tucson dove Hanjour studiò nel 1991
- The Observer (Guardian) 23 settembre 2001, "The men who brought the world..."
Note biografiche dei dirottatori. Khalid Al-Mihdar in Malesia.
- The Observer (Guardian) 7 ottobre 2001, "Saudi hijacker was key link to Bin Laden"
Collegamenti tra dirottatori e Osama Bin Laden, meeting in Malesia.
- Guardian, 16 aprile 2002, "Chilling, defiant: the video suicide message..."
Il video di Al-Qaida trasmesso da Al Jazeera rivendica gli attentati dell'11 settembre. Nel video compare Ahmed Al-Haznawi, uno dei dirottatori.
- People's Daily, 6 febbraio 2002. "Arabia admit Hijackers of 9/11 were citizens"
Soltanto nel febbraio 2002 l'Arabia Saudita riconosce l'identità dei 15 dirottatori sauditi e ammette di aver informato le relative famiglie.
- The Center for Public Integrity, Report 25 settembre 2001
Un rapporto sull'utilizzo dei simulatori di volo da parte dei dirottatori.

NOTA

Gran parte delle fonti citate sono reperibili via Internet, sui siti delle testate menzionate o dei gruppi di ricerca citati, oppure attraverso i più comuni motori di ricerca. Quelle eventualmente non disponibili possono essere richieste, in formato digitale, all'autore di Crono911.

11 settembre 2001

LA CRONOLOGIA

Per ciascuna voce di questa sequenza cronologica, è indicata una o più fonti.

Quando la fonte non è diversamente indicata, si intende che la circostanza è citata nel Rapporto finale della Commissione di inchiesta indipendente sui fatti dell'11 settembre o in uno degli atti allegati o complementari ad essa: questi documenti possono essere visionati e scaricati presso i siti:

<http://www.9-11commission.gov/>

<http://www.gpoaccess.gov/911/index.html>

dove è disponibile anche una serie di ulteriori documentazioni e monografie.

La citazione di una o più fonti non esclude che quello stesso dato sia riportato anche in altre Fonti Generali, come il Rapporto finale 9/11 oppure le fonti indicate per gruppi omogenei di voci (ad esempio le “time-line” dei quattro voli, la “time-line” della difesa aerea, ecc...).

La ricostruzione dei fatti operata dalla citata Commissione di inchiesta, il cui Rapporto finale consta di ben 585 pagine con puntuale indicazione delle fonti, è stata integralmente verificata nel corso delle ricerche che hanno portato alla stesura di Crono911, e si è rivelata sostanzialmente corretta ed in linea con gli elementi noti alla data della sua pubblicazione (2004), ma non sempre completa ed esauriente.

Dal 2004 ad oggi, infatti, sono stati acquisiti numerosi altri elementi che hanno integrato, chiarito e talvolta modificato la prospettiva del Rapporto finale, anche perchè taluni particolari, all'epoca coperti dal segreto (investigativo, giudiziario, governativo) oggi sono stati resi pubblici.

E' opportuno evidenziare che abbiamo archiviato ogni singola fonte citata in qualsiasi parte di Crono911 nonché il materiale documentale utilizzato per la ricostruzione, e chi voglia verificare o approfondire i dati forniti in questo documento, può tranquillamente chiedere all'autore copia delle fonti.

=====

Stati Uniti
11 settembre 2001

Le condizioni meteo sono ideali: cielo limpido e sereno su tutto il paese.
Il Campidoglio si prepara ad accogliere i lavori di entrambe le camere (deputati e senatori) convocate per quella mattina. Tra i relatori ci sarà Laura Bush, moglie del Presidente.

Ore 05:33 circa. Portland.

Mohammed Atta e Abdulaziz Al-Omari lasciano l'albergo "Comfort Inn" a South Portland (Maine) e salgono a bordo della loro autovettura Nissan Altima di colore blu. Si dirigono al Portland International Jetport e parcheggiano l'auto in prossimità dell'ingresso dell'aeroporto. Raggiungono il banco della US Airways e prendono il volo diretto a Boston.



A sinistra: sequenza di una telecamera di sicurezza che riprende Atta (in camicia blu) e Al-Omari (camicia gialla) al momento dell'imbarco nell'aeroporto di Portland.

Il volo decolla da Portland alle ore 06.00.

Fonti: [*FBI Press Release*](#)

Ore 06:30 NORAD (Quartier Generale della Difesa Aerea del Nord America)

Il NORAD è il centro di controllo dell'intero apparato difensivo e offensivo strategico degli Stati Uniti. Il suo compito è assicurare la difesa aerea e missilistica del territorio americano, nonché gestire la forza strategica nucleare americana per il contrattacco.

E' ubicato nel cuore di una montagna, la Cheyenne Mountain nel Colorado.

Da esso dipendono una serie di comandi subordinati, che gestiscono ciascuno la propria "fetta" di spazio aereo americano e canadese. Tra questi comandi subordinati c'è il NEADS che gestisce il settore Nord-Est degli Stati Uniti.

Da due giorni il NORAD è impegnato nell'esercitazione "Northern - Vigilant Guardian", che si tiene con cadenza semestrale e che riguarda la protezione del settore settentrionale (che comprende Canada e Alaska) da un ipotetico attacco di bombardieri sovietici.

L'intera esercitazione è simulata: si svolge sugli schermi dei computer, con bersagli simulati, non ci sono bersagli reali e non ci sono caccia reali utilizzati per la difesa.

All'esercitazione partecipano anche le forze aeree canadesi e russe.

(Fonti: *Rapporto Finale 9/11*, pag. 458 nota 116 ; [*new house news*](#))

Ore 07:00 circa. Aeroporto Logan di Boston.

Mohamed Atta, Satam Al-Suqami, Waleed Al-Shehri, Wail Al-Shehri, e Abdulaziz al-Omari si imbarcano sul volo American Airlines 11 (AA11) diretto a Los Angeles.

L'aereo è un Boeing 767-223ER matricola N334AA, la partenza è prevista alle ore 07.45.

Le persone a bordo sono 92 in tutto, compreso l'equipaggio.

(fonti: NTSB, l'ente americano per la sicurezza del volo; [Air Disaster Database](#)).

Al momento di attraversare i controlli di imbarco, Satam Al-Suqami, Waleed Al-Shehri e Wail Al-Shehri vengono selezionati dal CAPPS per un controllo più accurato del loro bagaglio a mano.

Il CAPPS è un sistema computerizzato installato presso gli aeroporti americani, che seleziona in maniera automatica gli individui che devono essere controllati con maggior attenzione. Il computer del CAPPS si basa sia su criteri pre-programmati che “random” (scelta casuale).

Il controllo viene superato senza problemi.

Nessuno fa caso ai taglierini e ai coltellini multiuso che i dirottatori hanno con sé.

Nonostante il manuale “Checkpoint Operations Guide” distribuito almeno dal 1994 dall'Air Transport Association e dalla Regional Airline Association (due enti privati che riuniscono parte delle compagnie aeree americane) consigliasse il divieto di portare questo genere di strumenti a bordo degli aerei, le regole FAA (l'ente pubblico americano che gestisce l'aviazione civile) seguite dal personale di controllo prima dell'11 settembre non vietavano i taglierini né coltelli con lama di

lunghezza inferiore ai 4 pollici (circa 10 centimetri) né forbici. Erano consentite persino le mazze da baseball !

(Fonte: [cbsnews](#))



Sull'aereo, i cinque dirottatori occupano posti in classe business e in prima classe, tutti vicini alla cabina di pilotaggio.

(nel disegno a sinistra, la collocazione dei 5 terroristi).

Vicino ai terroristi siede anche Daniel Lewin (in verde nel disegno) che è un ex appartenente alle forze armate israeliane.

Nel frattempo, presso un altro terminale dello stesso aeroporto, Marwan Al-Shehhi, Fayez Banihammad, Mohand Al-Shehri, Hamza Al-Ghamdi e Ahmed al-Ghamdi si imbarcano sul volo United Airlines 175 (UA175). Anch'essi occupano posti vicini alla cabina di pilotaggio.

Nessuno di loro viene selezionato per controlli di sicurezza supplementari.

L'aeroporto Logan non dispone di un sistema di monitoraggio con telecamere a circuito chiuso.

L'aereo del volo UA175 è un Boeing 767-222ER, matricola N612UA, con un totale di 65 persone a bordo

(fonti: NTSB; [Air Disaster Database](#)).

La partenza è prevista per le ore 08:00.

Ore 07:15 circa. Aeroporto Dulles, Washington D.C.

Hani Hanjour, Khalid Al-Mihdhar, Majed Moqed, Nawaf Al-Hazmi e Salem Al-Hazmi si presentano al check-in per il volo American Airlines 77 (AA77) diretto a Los Angeles. I primi sono Khalid Al-Mihdhar e Majed Moqed, gli altri tre giungono venti minuti dopo. Il loro imbarco è registrato da una telecamera di sorveglianza (le relative riprese sono rimaste a lungo segretate, prima di essere ottenute e diffuse da Associated Press: vedi sopra alla scheda di Hani Hanjour).

Hani Hanjour, Khalid Al-Mihdhar e Majed Moqed sono selezionati dal CAPPS e sottoposti a un controllo aggiuntivo, che non rivela alcunché di anomalo. Nawaf Al-Hazmi e Salem Al-Hazmi sono anch'essi sottoposti a un controllo aggiuntivo, ma la segnalazione non è del computer ma di un addetto alla sorveglianza che li aveva giudicati sospetti. Anche in questo caso il controllo dà esito negativo. Si badi che i controlli venivano effettuati da personale dipendente delle compagnie aeree o degli enti aeroportuali, e non da agenti di polizia.

Hanjour ed i due fratelli Al-Hazmi si siedono in prima classe, gli altri due sono seduti poco più dietro.

Il velivolo è un Boeing 757-223, matricola N644AA, a bordo ci sono 64 persone in tutto.

(fonti: NTSB; [Air Disaster Database](#)).

Il decollo è programmato per le ore 08:10 (fonte: [FBI Press Release](#))

Ore 07:30 circa, Newark International Airport (New Jersey)

Ziad Jarrah, Ahmed Al-Nami, Saeed Al-Ghamdi e Ahmed Al-Haznawi giungono ai check-in per il volo United Airlines 93 (UA93) diretto a San Francisco.

Solo Al-Haznawi viene selezionato dal CAPPS, ma il suo controllo non rivela anomalie.

Anche l'aeroporto Newark non dispone di telecamere di controllo.

I quattro si imbarcano sul velivolo, un Boeing 757-222 matricola N591UA con 45 persone a bordo (fonti: NTSB; [Air Disaster Database](#)) la cui partenza è programmata per le ore 08:00

Tutti siedono in prima classe.

I dirottatori avrebbero dovuto essere cinque, come negli altri voli, ma il quinto dirottatore, Mohamed Al-Kahtani, era stato respinto da un ispettore del servizio immigrazione mentre tentava di entrare in USA nel mese di agosto, all'aeroporto Orlando in Florida.

Ore 07:59, Aeroporto Logan, Boston.

Il volo AA11 decolla dalla pista 4R.

*Fonti generali timeline volo AA11:
[Boston Globe](#)
[Air Disaster – Special 9/11](#)
[Rapporto finale 9/11 Capitolo 1.1](#)*

Ore 08:13 Volo AA11

Il pilota, Capitano John Ogonowski, livella l'aereo a 26.000 piedi (circa 8.000 metri) di quota.

Il controllo aereo ordina di virare di 20 gradi a destra.

Il pilota conferma l'ordine: "20 right AAL11". Sono le 08:13:31

Il controllo aereo alle 08:13:47 ordina di portarsi a 35.000 piedi di quota: "AAL11 now climb maintain FL350" (FL significa Flight Level, ossia la quota, espressa in centinaia di piedi).

Ma dall'aereo non giunge risposta.

Il controllo aereo insiste: "AAL11, climb maintain FL350".

Nessuna risposta.

Il controllo aereo cerca di mettersi in contatto: "AAL11, Boston" (sono le 08:14:08)

Ulteriori tentativi di mettersi in contatto con il volo AA11, anche attraverso altri aerei in volo, non hanno successo.

Si può quindi affermare che il dirottamento del volo AA11 avviene tra le 08:13:31 e le 08:13:47. *(Tutte le trascrizioni delle conversazioni tra la torre di controllo di Boston e il volo AA11 sono state ricavate dal New York Times che le ha pubblicate in data 16 ottobre 2001. [NY Times](#))*

Sappiamo (grazie alle telefonate delle assistenti di volo) che al momento del dirottamento, Daniel Lewin, l'ex-ufficiale delle forze armate israeliane che sedeva in prima classe con i dirottatori, cercò di reagire.



L'uomo non poteva però sapere che proprio nel posto dietro al suo, era seduto Satam Al-Suqami, il quale gli impedì di agire tagliandogli la gola. *(A sinistra, nella foto, il coraggioso ma sfortunato Daniel Lewin.)*

I dirottatori presero il controllo del velivolo penetrando nella cabina di pilotaggio e immobilizzando o uccidendo i piloti, e tenendo a bada passeggeri e attendenti con i taglierini, con bombolette di spray urticante, e con la minaccia di una bomba.

La porta della cabina di pilotaggio dovrebbe normalmente essere chiusa, in realtà questa regola era scarsamente rispettata all'epoca.

Inoltre la porta viene aperta frequentemente dagli stessi assistenti, ciascuno dei quali porta con sé la chiave, per comunicare con i piloti, e chi siede abbastanza vicino ad essa può agevolmente approfittarne.

Ore 08:14. Aeroporto Logan, Boston.

Il volo UA175 decolla dalla pista 9.

Fonti generali timeline volo UA175:

[Boston Globe](#)

[Air Disaster – Special 9/11](#)

[Rapporto finale 9/11 Capitolo 1.1](#)

Ore 08:19. Volo AA11

L'assistente di volo Betty Ong, utilizzando un telefono di bordo AT&T, compone il numero 800 che corrisponde al numero unico del servizio prenotazione dell'American Airlines.

La chiamata è smistata al centro prenotazioni di Cary, North Carolina, dove risponde un impiegato che, realizzata la gravità della situazione, la passa al supervisore Nydia Gonzalez, attivando la registrazione della conversazione (il sistema di registrazione però, è programmato per registrare solo i primi 4 minuti di conversazione).

Ong spiega che l'aereo è stato dirottato, che qualcuno è stato accoltellato in classe business (si tratta di Daniel Lewin) e che anche due assistenti di volo sono stati accoltellate (NdA: forse per sottrargli la chiave che dà accesso alla cabina di pilotaggio).

Questi sono alcuni dei passaggi della registrazione:

Ong: “Sono l'assistente n° 3 nella sezione posteriore. Dalla cabina di pilotaggio non rispondono. Qualcuno è stato accoltellato nella business class e... Io credo abbiano spruzzato peperoncino... roba che non puoi inalare. Non so, penso che siamo stati dirottati” ...

“Su che volo?” ...

Ong: “Volo 12... abbiamo appena lasciato Boston... il volo è per Los Angeles...” ...

“Hai detto che sei un assistente di volo?... Qual'è il tuo nome?” ...

Ong: “Dovete parlare più forte, non riesco a sentirvi!” ...

“Certo. Qual'è il tuo nome?”

Ong: “Mi chiamo Betty Ong, sono il terzo assistente sul volo 11... la cabina di pilotaggio non risponde al telefono... c'è qualcuno accoltellato in business class. Non riusciamo a respirare in business class... qualcuno ha spruzzato peperoncino o roba del genere... il primo assistente è stato accoltellato... il quinto assistente è stato accoltellato... la cabina di pilotaggio è inaccessibile...”

“Volo 12 hai detto?”

“No, questo è il volo 11... Boston – Los Angeles”



(A sinistra: Betty Ong)

Da Nydia Gonzalez apprendiamo che nel corso della conversazione Ong ha riferito che i passeggeri erano stati tutti ammassati nella zona posteriore dell'aereo, e che il velivolo volava in maniera “erratica” (instabile). Ong ha anche fornito le prime indicazioni sui posti occupati dai dirottatori (indicazioni che, confrontate con la lista di imbarco, hanno permesso di avere subito un'idea abbastanza precisa della loro identità).

Nydia Gonzalez comunica queste informazioni al centro operativo (SOC) dell'American Airlines, situato a Fort Worth in Texas..

Dal SOC, il supervisore Craig Marquis riferisce a Gonzalez che:

“Abbiamo contattato il Controllo Aereo. Stanno gestendo la situazione come dirottamento confermato. Stanno spostando tutti gli aerei lontano dalla rotta di questo... il transponder è stato spento, per cui non

abbiamo idea della sua quota... pensano di essere riusciti a vederlo sul radar primario, e sembra che stia scendendo di quota”

Fonti:

Trascrizione telefonate di Betty Ong;

Staff Report del 26 agosto 2004

declassificato nel settembre del 2005;

La trascrizione e il file audio possono essere reperiti sul sito [The Memory Hole](http://www.thememoryhole.org).

Sono possibili le telefonate da bordo di aerei in volo? Sì. In [Appendice](#) spieghiamo come e perchè.

Ore 08:20 Aeroporto Dulles, Washington DC

Il volo AA77 decolla dalla pista 30.

Fonti generali timeline volo AA77:

[Boston Globe](#)

[Air Disaster – Special 9/11](#)

[Rapporto finale 9/11 Capitolo 1.1](#)

Ore 08:21 Controllo aereo di Boston. Volo AA11

Il transponder del volo AA11 viene spento, per cui l'aereo sparisce dai monitor dei controllori di volo.

(Fonti: Rapporto finale 9/11; [MSNBC](#) [CNN](#))

Approfondimento: Il transponder



E' bene spiegare il funzionamento del transponder. Si tratta di un radio - risponditore automatico che fornisce ai centri di controllo del traffico aereo tutti i dati essenziali sul velivolo: posizione, identità, rotta, velocità, quota.

Queste informazioni appaiono sui monitor utilizzati dai controllori di volo (*foto a sinistra*).

In realtà, quindi, gli operatori non guardano sul monitor il segnale del radar, ma quello dei transponder, per cui se un aereo spegne il transponder, semplicemente sparisce dal monitor.

E' ancora possibile vederlo utilizzando il radar (in gergo chiamato radar primario): i controllori devono cambiare visualizzazione sullo schermo, e passare a quella primaria.

Ma in questo caso essi vedono solo una serie di puntini e l'aereo che cercano è solo un puntino in mezzo a centinaia (se non migliaia) di altri puntini del tutto indistinguibili l'uno dall'altro.



A sinistra: la foto mostra ciò che si vede su uno schermo radar primario. Si noti come, a differenza della foto precedente, che mostra la visualizzazione dei segnali dei transponder, i segnali radar “grezzi” sono molto più confusi e difficili da separare, specialmente se il traffico aereo è intenso (come nei cieli americani).

Nel momento in cui il volo AA11 spegne il transponder, nei cieli americani ci sono 3.624 aerei in volo.

Alle 08.30 ce ne sono 3.786.

Alle 09.00 sono 4.205 ! (Fonte: [USA Today](#))



A sinistra: un pannello di controllo di un transponder. Al centro il display in cui si inserisce un codice di 4 cifre che corrisponde a modalità predefinite (il codice 7500 indica “dirottamento in atto”).

La piccola manopola a destra consente di accendere, mettere in stand by, o spegnere del tutto l'apparecchio (basta posizionarla su OFF).

Ore 08:23 Controllo aereo di Boston. Volo UA175

Il capitano Victor J. Saracini, pilota del volo UA175, dà il buongiorno al centro di controllo.
(Fonte: [NY Times](#))

Ore 08:24 Controllo aereo di Boston. Volo AA11

Alle 08:24:38 improvvisamente sulle frequenze radio del centro di controllo di Boston giunge una comunicazione inquietante:

“We have some planes. Just stay quiet, and you'll be O.K. We are returning to the airport”.

Ossia: *“Abbiamo alcuni aerei. State tranquilli e andrà tutto bene. Stiamo tornando all'aeroporto”.*

La comunicazione proviene dal Volo AA11 ma i controllori in quel momento non possono esserne certi, sia perchè non indica l'identità, sia perché la voce che sentono non è più quella del pilota.

Ed infatti a parlare è Atta, che ha preso i comandi dell'aereo.

Probabilmente Atta non si rende conto di premere il pulsante per la trasmissione via radio, e quello che doveva essere un messaggio rivolto ai passeggeri, finisce per essere trasmesso nell'etere.

Le parole di Atta, peraltro, non vengono nemmeno capite dai controllori di volo.

Una seconda trasmissione simile arriva alle ore 08:24:57: *“Nessuno si muova, tutto andrà bene. Se cercate di reagire, metterete in pericolo voi stessi e il velivolo. State tranquilli”.*

Solo a questo punto i controllori di volo comprendono che l'aereo è stato dirottato e avvertono i propri superiori. Il dirigente del controllo di Boston dispone che la registrazione audio contenente il primo messaggio sia riascoltata per capire bene cosa dica. Questa operazione non è semplice e richiederà ben 30 minuti.

Ore 08:25. Volo AA11.

L'assistente di volo Madeline “Amy” Sweeney riesce a utilizzare uno dei telefoni di bordo dell'aereo per telefonare al centro servizio dell'aeroporto di Logan. Dopo alcuni tentativi andati a vuoto, risponde Michael Woodward, un manager dei servizi aeroportuali dell'American Airlines a Boston. Woodward conosce Sweeney e quindi da subito non ha dubbi che la telefonata non è uno scherzo. Le prime parole di Sweeney sono: *“Ascoltami, e ascoltami con molta attenzione. Sono sul volo 11. L'aeroplano è stato dirottato”.*

(Fonte: [ABC News](#))

(A sinistra: Amy Sweeney)



Sweeney riferisce che altre due assistenti di volo della prima classe sono state accoltellate. La sua telefonata con Woodward durerà fino all'impatto. Non è stata registrata, ma il manager ha appuntato su un notes tutto quello che Sweeney gli diceva (Fonte: [NY Observer](#))



(Da sinistra: Karen Martin e Barbara Arestegui, le due assistenti di volo accoltellate nelle prime fasi del dirottamento dell'AA11).

Ore 08:27 Controllo aereo di Boston. Volo UA175.

Il centro di controllo del traffico aereo dell'aeroporto di Logan (Boston) comunica al Volo UA175 di passare sulla frequenza radio del controllo aereo di zona di Boston. Il volo UA175 conferma.

E' bene chiarire che lo spazio aereo civile è gestito da una serie di centri di controllo aereo (ATC), spesso definiti “regionali”, ciascuno con una sua precisa area di competenza e con proprie frequenze radio. Ogni aeroporto, a sua volta, ha un proprio centro di controllo con una propria

frequenza, che si limita a gestire gli aerei in atterraggio o in decollo dall'aeroporto. A Boston, quindi, è presente un centro di controllo aereo di area, e una serie di centri di controllo aereo aeroportuali (detti anche “controllo avvicinamento”), tra cui quello di Logan. Per semplicità espositiva spesso indicheremo genericamente le comunicazioni da terra come “controllo aereo”.

Ore 08:28 Centro Controllo Aereo Boston

Il controllo aereo di Boston notifica al centro di comando FAA di Herndon (parliamo sempre della struttura dell'aviazione civile, Herndon è il centro nazionale dal quale dipendono tutti i centri di controllo regionali) che il volo AA11 è stato dirottato, è fuori rotta e sta puntando verso New York dopo aver effettuato un'ampia virata verso sud.

Ore 08:32 Comando FAA di Herndon.

Herndon comunica al Quartier Generale della FAA a Washington che il volo AA11 è stato dirottato. Il Quartier Generale risponde che ne sono già a conoscenza. Viene stabilita una connessione in teleconferenza tra i centri FAA di Boston, New York e Cleveland per cercare di comprendere meglio la situazione.

Ore 08:33. Controllo aereo di Boston. Volo AA11.

Ancora una volta le frequenze radio sono attraversate dalla voce di Atta: *“Nessuno si muova, per favore; stiamo ritornando all'aeroporto. Non cercate di fare mosse stupide”*.

Nel frattempo Craig Marquis (SOC American Airlines) apprende dagli operatori del controllo aereo che dalla traccia radar primaria il volo AA11 sembra aver abbandonato la sua rotta originaria verso Ovest e sta puntando verso Sud.

Sempre Craig Marquis viene informato da Nydia Gonzalez, che è al telefono con Betty Ong, che il passeggero ucciso era seduto al posto 9B e il suo nome è Levin o Lewis.

Nei minuti seguenti, Betty Ong riesce a fornire elementi utili anche per identificare alcuni dei dirottatori. In particolare il primo a essere parzialmente identificato è *“Tom Al-Sukani”* (Satam Al-Suqami). La Ong riferisce che i dirottatori sono armati con coltelli.

A questo punto Craig Marquis attiva una speciale procedura di sicurezza per garantire la riservatezza delle informazioni: lo scopo è quello di evitare che all'esterno siano diffuse notizie inesatte o non autorizzate. Questa procedura da un lato serve a garantire la privacy di passeggeri ed equipaggio, dall'altro e soprattutto, serve a tutelare la posizione dei loro familiari nei confronti di notizie affrettate o inesatte che possono essere trasmesse dai mass-media.

La ricostruzione della corretta sequenza di contatti e comunicazioni dei centri del controllo aereo e dei comandi FAA è stata possibile anche grazie all'esame dello “Staff Report” datato 26 agosto 2004, e recentemente declassificato.

Ore 08:33 Volo UA175.

Il Boeing 767 United Airlines 175, al comando del capitano Victor Saracini, raggiunge la quota di crociera assegnata, a 9.500 metri di altezza.

Ore 08:37 e 52 secondi. Controllo aereo di Boston. Comando NEADS.

Il controllo aereo di Boston contatta il comando della difesa aerea militare NEADS e comunica che il volo AA11 è stato dirottato.

E' questo il primo momento in cui la difesa aerea viene a conoscenza del problema.

Questa comunicazione è stata registrata e trascritta:

ATC Boston: *"Salve, qui è il Centro di Boston, Unità Gestione traffico aereo, abbiamo un problema qui. Abbiamo un aereo dirottato in rotta verso New York, abbiamo bisogno di voi per... abbiamo bisogno di qualcuno per fare decollare degli F-16 o qualcos'altro lassù, dateci una mano"*

Dal NEADS, risponde il sergente Jeremy Powell: *"Questa è un'emergenza reale o un'esercitazione?"*

ATC Boston: *"No, questa non è un'esercitazione, non è un test"*.

Dal NEADS iniziano a cercare il volo AA11 sugli schermi dei radar militari: uno dei radaristi è il sergente Maureen Dooley: sulla base delle ultime coordinate conosciute, cerca di calcolare la rotta dell'aereo per capire dove guardare. Lo schermo radar è pieno di dozzine di "blip", uno di quelli è il volo AA11, ma è impossibile capire quale.

(Fonte: [new house news](#))

Viene avvertito il comandante del NEADS, colonnello Robert Marr.

Il colonnello Marr, ordina pertanto alla base di Otis di prepararsi a lanciare gli intercettori.

L'ordine effettivo di decollo, però, tarda ad arrivare: con il transponder spento, nessuno sa esattamente dove si trovi il Volo AA11 e quindi in che direzione inviare i caccia.

Fonti generali sui tempi di risposta della difesa aerea americana

l'11 settembre 2001:

[Norad News Release](#)

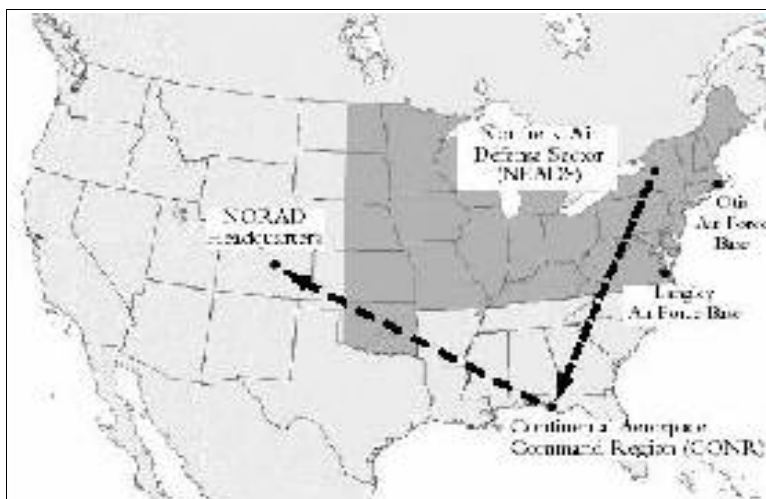
[Rapporto Finale 9/11](#)

[Staff Statement 17](#)

Fonti generali sulle conversazioni e trascrizioni delle registrazioni delle comunicazioni del NEADS:

Staff Report del 26 agosto 2004

[Trascrizioni NEADS](#)



A sinistra, la cartina mostra le sedi del comando NEADS e del quartier generale del NORAD, nonché la posizione delle due basi aeree di Otis e Langley.

La linea tratteggiata indica il percorso della catena di comando, che passa attraverso un altro comando, il CONR.

Il NEADS e le procedure di intercettazione

Il NEADS è il comando che gestisce la difesa aerea dell'area nord-orientale degli Stati Uniti, area di New York compresa. Il comando è ubicato presso la base di Rome (Stato di New York). La difesa aerea degli Stati Uniti, durante la Guerra Fredda, era assicurata da ben 26 reparti in servizio di allarme su 100 siti operativi, ciascuno dei quali poteva lanciare una coppia di caccia intercettori nel giro di pochi minuti dall'ordine di decollo (questa procedura è chiamata “scramble”).

Dalla fine degli anni novanta, con la fine della Guerra Fredda, questa struttura di allarme è stata progressivamente ridimensionata: addirittura il GAO (la Corte dei Conti degli USA) già nel 1994 raccomandava il totale smantellamento della rete di difesa aerea con intercettori ([Rapporto GAO NSIAD-94-76](#)).

Nel 2001 erano rimasti solo 7 aeroporti in servizio di allarme per tutti gli Stati Uniti, con un totale di 14 caccia (20, se si considerano anche quelli basati in Alaska e Canada).

Nella condizione di allarme, due caccia sono mantenuti riforniti e armati, con i piloti pronti a entrare in azione. Un terzo caccia è tenuto in riserva.

Il tempo richiesto tra l'ordine di scramble e l'istante in cui i caccia staccano le ruote dalla pista, è stabilito in 15 minuti, ma il NORAD manteneva una media inferiore: otto minuti. (fonte: [The Calgary Herald](#))

Tutte le altre basi dell'USAF (l'aviazione militare americana), pur disponendo di centinaia di aerei da combattimento, non li mantenevano in condizioni di allarme: i loro aerei non erano riforniti e non erano armati e i loro piloti non erano pronti ad entrare in azione.

A rifornire un caccia e a far preparare un pilota ci vuole poco. Spesso alcuni aerei sono già riforniti e talvolta addirittura in volo, ad esempio per esercitazioni e addestramenti di routine.

Armarli con armamento reale, invece, è un discorso ben diverso.

Occorrono procedure precise, autorizzazioni, le armi vanno prelevate dai depositi di sicurezza, montate sugli aerei ecc... Sono operazioni che possono richiedere anche ore.

L'11 settembre del 2001, in tutti gli USA, ci sono quindi solo sette basi aeree in grado di intervenire prontamente, per un totale di 14 caccia intercettori (Fonti: [US Military](#); [CRS Report](#); [Airman's Magazine](#)). Di queste basi, solo due sono assegnate al NEADS quella mattina: la Otis ANG Base di Cape Cod (Massachusetts) e la Langley AFB di Hampton (Virginia), ciascuna con due caccia.

Inoltre il NEADS ha un problema di autorizzazioni: la procedura normale in vigore nel 2001 in caso di dirottamento, prevedeva infatti che la FAA informasse l'NMCC (il Comando Centrale Militare al Pentagono) richiedendo l'assistenza dei caccia militari, che l'NMCC a sua volta richiedesse l'autorizzazione al Segretario di Stato, e che quindi l'NMCC ordinasse al NEADS di far decollare i caccia.

Questi ultimi avrebbero dovuto scortare il velivolo dirottato mantenendosi a 5 miglia alle sue spalle (Fonte: [Direttive FAA, Order 7610.4J in vigore nel settembre 2001](#)).

Si dava per scontato che il pilota del velivolo dirottato avrebbe inserito nel transponder il codice internazionale di dirottamento (7 5 0 0) e che il transponder sarebbe rimasto in funzione, consentendo ai caccia di individuare con facilità la posizione dell'aereo.

Le procedure non tenevano in conto l'evenienza che l'aereo fosse pilotato da uno dei dirottatori, e che il transponder fosse disattivato.

In quel caso la procedura non era stata rispettata affatto: il controllo aereo di Boston aveva contattato direttamente il NEADS saltando l'intera catena gerarchica.

I militari quindi persero del tempo per ottenere le autorizzazioni necessarie, prima di ordinare lo “scramble” degli intercettori.

Ore 08:38 Volo AA11

Betty Ong riferisce a Nydia Gonzalez che l'aereo sta perdendo quota rapidamente.

Gonzalez riporta l'informazione al SOC dell'American Airlines.

Craig Marquis chiede conferma ai controllori di volo, i quali rispondono: *“Non lo sappiamo. Il transponder è spento e non abbiamo alcun contatto dall'aereo”*.

Anche Amy Sweeney continua a restare in contatto telefonico fornendo una serie di importanti informazioni.

Ore 08:40 Base aerea di Otis.

Due caccia F-15 sono pronti al decollo, sulla pista, con i piloti a bordo.

La base di Otis dista poco meno di 300 km da Manhattan.

I caccia F-15, in condizioni operative, possono coprire quella distanza in 15-20 minuti.

Nei minuti seguenti, il colonnello Robert Marr chiama il generale Larry Arnold (che comanda il settore continentale del NORAD) e gli chiede l'autorizzazione a ordinare lo scramble dei caccia.

Larry Arnold non ha i poteri per dare quell'autorizzazione, ma si rende conto della situazione e risponde a Marr: *“Tu procedi e lancia gli aerei, otterremo le autorizzazioni in un secondo momento”*.

Dopo aver chiuso la comunicazione con Marr, il generale Arnold a sua volta chiama il comando centrale del NORAD per essere autorizzato.

Ore 08:40 Centro di controllo aereo di New York. Volo AA11

Da questo momento le informazioni relative al volo AA11 sono rese disponibili attraverso l'intero sistema di controllo del traffico aereo, per cui a New York i controllori di volo prendono conoscenza della situazione.

Ore 08:40. Volo AA11.

L'assistente di volo Amy Sweeney continua a fornire informazioni a Michael Woodward.

Tra le 08:25 e il momento dell'impatto, la donna riferisce che i dirottatori sono mediorientali, che tre di loro occupavano i posti 9D, 9G e 10B, che uno solo di loro parla molto bene l'inglese, e che l'aereo sta perdendo quota rapidamente.

Grazie a queste indicazioni, confrontando le assegnazioni dei posti, Woodward identifica tre dirottatori: Abdulaziz Al-Omari, Satam Al-Suqami, e Mohamed Atta. In pochi minuti dispone dei dati relativi alle loro carte di credito e al loro indirizzo.

Ore 08:40. Volo UA175

Il Centro di controllo aereo di Boston “passa” il controllo del volo UA175 al Centro di controllo di New York.

Ore 08:40. Volo AA77

Il Centro di controllo aereo di Washington trasferisce il controllo del volo AA77 al Centro di controllo di Indianapolis.

Ore 08:41 SOC American Airlines

Craig Marquis viene informato che il volo AA11 *“sembra essere stato individuato sui radar primari”*, e pare che stia perdendo quota in direzione dell'aeroporto Kennedy di New York.

Ore 08:42. Newark Int. Airport, New Jersey

Il volo UA93, che si era staccato dal Gate 17 sin dalle 08.01, decolla dopo oltre 40 minuti di attesa sulla pista a causa della particolare intensità del traffico aeroportuale.

Fonti generali timeline volo UA93:

[*Boston Globe*](#)

[*Air Disaster – Special 9/11*](#)

Rapporto finale 9/11 Capitolo 1.1

Ore 08:42. Volo UA175.

Ultima comunicazione radio dell'aereo con il controllo del traffico aereo.

Ore 08:43 Comando FAA di Herndon. Centro ATC di Washington.

La FAA di Herndon avvisa il controllo aereo di Washington che il Volo AA11 è stato dirottato e che mantenendo la rotta attuale esso potrebbe sorvolare l'area della capitale.

Ore 08:44. Volo AA11

Nydia Gonzalez perde il contatto telefonico con Betty Ong. La linea è caduta.

Ore 08:44 circa. Volo UA175.

I dirottatori prendono il controllo dell'aereo. Uccidono i piloti e accoltellano alcuni assistenti di volo. Spruzzano spray al peperoncino e avvertono di avere una bomba, costringendo così passeggeri e assistenti di volo a spostarsi verso la coda del velivolo.

Ore 08:44 e 59 secondi.

Il Comando NEADS ordina al Comando Missione di Otis lo “scramble” dei due caccia F-15.

Il Comando Missione (MCC Mission Crew Commander) trasmette l'ordine al Direttore degli armamenti (WD Weapons Director) il quale però osserva: *“MCC, io non so dove devo mandare questi ragazzi. Ho bisogno di una rotta, di una destinazione!”*

Ore 08:46. Base aerea di Otis.

I piloti ricevono l'ordine di scramble.

I due F-15 di Otis decollano pochi minuti dopo, ma non sapendo in quale direzione inviarli, vengono istruiti per portarsi in una zona di cielo nei pressi di Long Island (in modo da non interferire con il traffico aereo civile), in attesa di ulteriori istruzioni.

Intanto gli addetti ai radar della difesa aerea militare tentano di individuare il volo AA11 sui propri schermi per vettorare i caccia.

Si noti che le comunicazioni tra i comandi militari interessati sono state registrate e trascritte.

Il loro contenuto è riportato nelle fonti generali citate.

Ore 08:46. Volo AA77

Il B-757, pilotato dal capitano Charles F. Burlingame (ex-pilota dell'US Navy, pilota dell'American Airlines dal 1989 - *Fonte: Arlington National Cemetery*) raggiunge la quota assegnata di 35.000 piedi (oltre 10.000 metri).

Ore 08:46. Volo AA11

Amy Sweeney è ancora al telefono con Michael Woodward: *“Qualcosa non va. Scendiamo velocemente...”* Woodward le suggerisce di dare un'occhiata fuori dal finestrino.

Sweeney: *“Vedo acqua e palazzi... Stiamo volando bassi. Stiamo volando molto, molto bassi... Stiamo volando troppo bassi!... O mio Dio stiamo troppo bassi!”* la linea cade bruscamente.

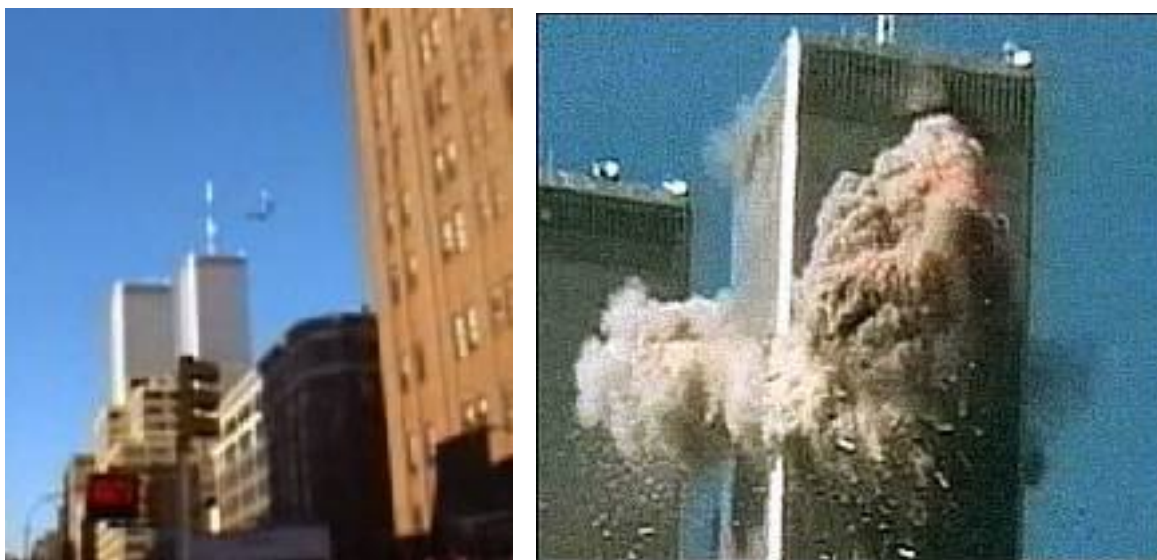
Ore 08:46 e 40 secondi. New York. Volo AA11.

Il volo American Airlines AA11 si schianta contro la North Tower del World Trade Center di New York.

Il Boeing 767 si infila all'altezza del 96° piano della facciata nord del grattacielo, alto 110 piani, squarciandolo con la sua massa di oltre 120 tonnellate lanciata a oltre 700 km/h.

L'impatto danneggia gravemente la struttura portante perimetrale, che regge il 40 % del peso del grattacielo, nonché le colonne portanti centrali (il "core") che reggono il restante 60 % del peso.

La forza dell'urto è così devastante che alcuni rottami trapassano da parte a parte il grattacielo.



Sopra: a sinistra il Volo AA11 un attimo prima dell'impatto. A destra l'impatto.

Tutti gli occupanti dell'aereo muoiono all'istante, insieme a un numero sconosciuto di persone che si trovavano nei piani devastati dall'impatto e dall'esplosione del carburante (gli aerei erano pieni di cherosene trattandosi di voli a lungo raggio: si stima che ne contenessero circa 40.000 litri al momento dell'impatto).

Buona parte del carburante in fiamme si riversa nel grattacielo, attraverso i vani delle scale e degli ascensori, innescando numerosi incendi devastanti.

Il momento dell'impatto del Volo AA11 è stato casualmente ripreso da una telecamera di una troupe televisiva che stava girando un servizio nei pressi delle Twin Towers. Per molto tempo questa è stata l'unica ripresa disponibile del primo tragico evento di quella mattinata (c'è da scommettere che se l'evento non fosse stato casualmente documentato, qualcuno avrebbe insinuato che non c'era nessun aereo...).

Ore 08:46.48. Volo UA175.

Il codice transponder del velivolo viene cambiato, i controllori di volo, impegnati a seguire la tragedia del volo AA11, non se ne accorgono per alcuni minuti.

Ore 08:50 circa. North Tower, New York.

L'orario è approssimato e va collocato tra le 08.48 e le 08.56.

Il servizio di sicurezza della North Tower ordina la completa evacuazione del grattacielo.

Intanto iniziano ad accorrere i servizi di soccorso: vigili del fuoco, forze di polizia e ambulanze.

Ore 08:50. New York. Police Department.

Due elicotteri dell' NYPD vengono inviati sul WTC. I due elicotteri riportano la situazione.

Ore 08:51. Volo UA175

Il controllo aereo di New York si accorge che il codice emesso dal transponder del volo UA175 è cambiato, e comunica al velivolo di inserire il codice corretto. Non c'è risposta.

Il controllo aereo nota che il volo UA175 sta cambiando quota senza autorizzazione.

Il controllore cerca di contattare ripetutamente il velivolo, senza riuscirci.

A quel punto inizia a far deviare gli altri aerei in volo in maniera che si tengano lontani dalla rotta del volo UA175, che sta virando per puntare su New York.

Ore 08:51. Volo AA77

Ultimo scambio di comunicazioni tra il volo AA77 e il controllo aereo.

Ore 08:52. Volo UA175.

Peter Hanson, 32 anni, è un passeggero del volo UA175. Viaggia assieme alla moglie Sue e alla figlioletta Christine di tre anni, la loro meta è Disneyland.

Riesce a fare due telefonate al padre Lee, nel Connecticut, e gli spiega che l'aereo è stato dirottato:

“Credo che abbiano preso il controllo della cabina di pilotaggio... qualcuno è stato ucciso... l'aereo si muove in modo strano... penso che intendano schiantare l'aereo...”

(Fonti: [Boston Globe](#) ; Staff Report 26.8.2004)

Robert Fangman, assistente di volo, riesce a telefonare all'ufficio manutenzione della United Air Lines a San Francisco. La chiamata è presa da Marc Policastro, un impiegato. L'assistente spiega che l'aereo è stato dirottato, entrambi i piloti uccisi, un assistente di volo accoltellato, e che i dirottatori pilotano il velivolo.

(Fonti: [CNN](#); [CNN](#) ; Staff Report 26.8.2004)

Ore 08:52 circa. New York, South Tower

Orario approssimato. Va collocato tra le 08:49 e le 09:02.

Pochi minuti dopo l'impatto alla North Tower, le persone che si trovano nella South Tower iniziano prudentemente ad evacuare l'edificio. Il servizio di sicurezza della South Tower fa diramare però questo messaggio dagli altoparlanti: *“C'è un incendio nella North Tower. La South Tower non è interessata dall'incendio. Se volete abbandonarla potete farlo. Se volete tornare nei vostri uffici, è tutto OK”*. In molti decidono di ritornare al proprio posto di lavoro.

(Fonte: [Washington Post](#))

Ore 08:53 Comando NEADS

La difesa aerea viene avvertita dell'impatto del volo AA11 alle ore 08:51 e 11 secondi.

I caccia di Otis sono già in fase di decollo: i tracciati radar mostrano che alle 08:53 sono in aria.

A quel punto viene ordinato ai due caccia in volo di restare a circuitare nei pressi di Long Island, in attesa di ulteriori istruzioni.

Ore 08:54. Volo 77.

Il velivolo devia dalla rotta assegnata, impostando una virata verso Sud.

Considerata che l'ultima comunicazione dell'aereo è di appena tre minuti prima, si può concludere che il dirottamento avviene tra le 08:52 e le 08:53.

Ore 08:55. Sarasota, Florida

Il Presidente degli Stati Uniti, George Bush Jr., ha appena raggiunto una scuola elementare di Sarasota per una visita. Viene avvertito da Karl Rove, membro del suo staff, dell'impatto che ha coinvolto la Torre Nord.

Le prime notizie parlano di un piccolo bimotore. Si pensa ad un incidente aereo.

Bush commenta: *“Un errore del pilota... il pilota deve aver avuto un attacco di cuore”*.

Bush telefona al Consigliere per la Sicurezza Nazionale, Condoleezza Rice, che in quel momento si trova alla Casa Bianca, per avere maggiori informazioni.

La Rice riferisce che si sa solo che si tratta di un aereo bimotore commerciale.

(Fonti: [CS Monitor](#), [Washington Times](#) [Washington Post](#))

Ore 08:55. Controllo aereo New York.

Il responsabile del centro operativo viene informato, da un supervisore del controllo aereo, che il volo UA175 è stato dirottato.

Ore 08:56. New York WTC.

Gli elicotteri dell' NYPD utilizzano l'eliporto di Wall Street per imbarcare una squadra di soccorso con lo scopo di organizzare un'evacuazione dal tetto della North Tower.

Ore 08:56. Volo AA77.

Il transponder del volo 77 viene spento. L'aereo sparisce dai monitor, non solo quelli che visualizzano il segnale del suo transponder, ma anche dai monitor del radar primario.

Infatti i controllori di Indianapolis cercano l'aereo, con il radar, nella direzione che avrebbe dovuto seguire. In realtà il velivolo ha invertito totalmente la rotta e sta puntando su Washington, da dove era partito.

Il controllo aereo di Indianapolis cerca ripetutamente di contattare via radio il velivolo, ma non ottiene risposte.

I controllori di Indianapolis non sanno nulla di quanto sta accadendo a New York.

Il volo AA11 si è schiantato appena 10 minuti prima, la notizia sta appena iniziando ad essere diffusa dai mass-media, che parlano solo di un aereo che ha urtato il World Trade Center, per cui a Indianapolis non immaginano nemmeno che ci siano dirottamenti in corso.

I controllori pensano che il volo 77 possa aver avuto un problema di natura tecnica o elettrica, e temono che sia precipitato.

Ore 08:57. Volo UA175.

L'aereo livella a circa 8.500 metri di quota e punta su New York.

Ore 08:58. North Tower.

La squadra di soccorso eliportata dell'NYPD deve constatare l'impossibilità di accedere al tetto della North Tower a causa del fumo e delle fiamme che lo avvolgono.

Ore 08:59. Volo UA175

Il passeggero Brian David Sweeney telefona alla moglie Julie e le lascia un messaggio sulla segreteria telefonica, spiegandole che l'aereo è stato dirottato.

Ore 09:00. New York WTC

Un terzo elicottero della polizia (NYPD) si unisce agli altri in volo sopra il WTC, nella speranza che prima o poi le condizioni consentano di utilizzare il tetto della North Tower per l'evacuazione.

Ore 09:00 circa. Centro Operativo United Airlines, Chicago.

Il Centro Operativo viene informato che il volo UA175 è stato dirottato.

Vengono avviate le procedure per attivare il centro di crisi della United Airlines.

Ore 09:00. American Airlines.

Il vice-presidente esecutivo dell'American Airlines, Gerard Arpey, viene informato che il controllo aereo ha perso i contatti con il volo AA77.

Arpey è al corrente della sorte del volo AA11, e ordina immediatamente il blocco dei voli di tutti gli aerei American Airlines nel Nord Est degli Stati Uniti.

Ore 09:00. Volo AA77.

Il velivolo è in rotta in direzione Est (verso Washington) e sta perdendo quota.

(Il profilo di volo dell'AA77 in questa fase non è stato seguito dal controllo aereo, perchè il transponder era spento e il velivolo era scomparso dai radar. Esso è stato ricostruito dagli investigatori che hanno potuto recuperare ed esaminare la "scatola nera", ossia il registratore dei dati di volo).

Ore 09:00. Volo UA175



Il passeggero Brian David Sweeney (*foto a sinistra*) riesce a telefonare alla madre Louise e le spiega che il volo è stato dirottato e che i passeggeri stanno pensando di assalire la cabina di pilotaggio per riprendere il controllo dell'aereo.



Peter Hanson (*a destra in una foto con la sua famiglia*) riesce a fare una seconda telefonata al padre: *"Si mette male, papà. Una assistente è stata accoltellata, sembrano armati con coltelli e spray al peperoncino... dicono di avere una bomba... l'aereo sta traballando... io non credo ci sia il pilota ai comandi... penso che stiamo andando giù, penso che vogliano andare a Chicago o qualche altro posto e schiantarsi contro un edificio... non preoccuparti papà, se dovesse accadere sarà una cosa rapidissima... Mio Dio, mio Dio!"*

La comunicazione cade bruscamente alle 09:03: il volo UA175 impatta la South Tower (vedi sotto).

Ore 09:00. Quartier Generale NORAD, Colorado.

Orario approssimato. Alcuni minuti dopo l'impatto del volo AA11, il NORAD annulla l'esercitazione Northern Vigilance (Guardian Vigilance). Pochi minuti dopo anche i russi annullano la loro esercitazione, che era connessa a quella americana.

(Fonte: [Toronto Star](#))

Ore 09:00. New York. WTC.

I responsabili dei servizi di emergenza e di soccorso, che hanno già convogliato oltre un migliaio di soccorritori tra personale dei vigili del fuoco e di polizia, dopo aver valutato la situazione, comprendono che non c'è alcuna possibilità di contrastare efficacemente gli incendi.

L'unica cosa da fare è quella di evacuare e mettere in salvo quanta più gente possibile.

L'Autorità Portuale di New York (PAPD), che è responsabile della zona del WTC, ordina l'evacuazione generale di tutti i civili da tutto il complesso del WTC.

Non tutte le squadre di emergenza ricevono l'ordine, per cui vari reparti dei vigili del fuoco continuano a tentare di contrastare gli incendi.

Ore 09:02. Volo UA93.

Il velivolo, comandato dal capitano Jason Dahl, raggiunge la quota assegnata di 35.000 piedi (circa 10.500 metri).

Ore 09:02. Quartier generale FAA.

Un manager del centro di controllo aereo di New York comunica: *“Abbiamo diverse emergenze qui. La situazione peggiora di molto. Abbiamo bisogno delle forze armate... Abbiamo a che fare con un altro problema, abbiamo qui un altro aereo che può trovarsi nella stessa situazione!”*

Ore 09:02. FAA. American Airlines.

La FAA avverte l'American Airlines che il volo AA77 è considerato scomparso.

Ore 09:02. Controllo avvicinamento di New York.

I controllori di volo avvistano sul radar il volo UA175 che sta scendendo verso Manhattan. Inizialmente pensano che si tratti di un aereo in difficoltà che sta tentando di atterrare in uno degli aeroporti minori della città, poi improvvisamente si rendono conto di quanto sta per accadere:

“Non sta atterrando! Si vuole schiantare!” esclama un controllore.

“Oh mio Dio! Punta sulla città! Oh mio Dio! Punta su Manhattan!” esclama un altro.

(Fonte: [Washington Post](#))

Ore 09:03. Centro regionale FAA del New England.

Terry Biggio, manager del centro FAA di Boston, avverte il centro regionale FAA che sono riusciti a riascoltare il primo messaggio radio del volo AA11 (quello delle 08.25): *“I dirottatori hanno detto <Abbiamo aerei>, hanno usato il plurale!”*

Ore 09:03. Comando NEADS.

Il controllo aereo di New York informa il NEADS che il volo 175 può essere stato dirottato. E' questo il primo momento in cui la difesa aerea viene a conoscenza di un secondo velivolo dirottato.

In questo momento i caccia di Otis si trovano sul mare a una distanza di circa 115 miglia (240 km) da Manhattan, in circuito di attesa.

In termini operativi, questo significa che si trovano a circa 10-15 minuti di volo dalla città (vedi riquadro sui caccia, più sotto).

I caccia del NORAD

L'**F-15 Eagle** è un caccia bireattore in grado di volare a oltre 2.600 km/h, ma per brevi periodi, a quote elevatissime (oltre gli 11.000 metri) e in “configurazione pulita”, ossia senza trasportare armi né serbatoi esterni.

Questa velocità, quindi, è solo un valore teorico.

In condizioni reali, in cui l'aereo è appesantito dai missili aria-aria e dalla riserva di carburante (sia interna che trasportata in serbatoi esterni) il velivolo ha una velocità massima compresa tra i 1.500 ed i 1800 km/h, secondo la quota, ma la velocità operativa normale non supera in genere i 900 km/h.

Bisogna infatti tener presente che i caccia di quella generazione (F-15 Eagle, F-16 Falcon) riescono a superare i 900 - 1000 km/h soltanto facendo uso del “post-bruciatore”, ossia un apparato che inietta il carburante direttamente nei gas di scarico del motore, provocandone l'accensione. L'uso del post-bruciatore, oltre a determinare problemi di surriscaldamento (che ne limitano l'utilizzo a periodi brevi di pochi minuti alla massima potenza) comporta un consumo di carburante elevatissimo.

Si pensi che un F-15 consuma tutto il suo carburante interno (circa 6000 kg) in appena 30 minuti volando al 100 % della potenza senza post-bruciatore, e in poco più di 10 minuti volando con la massima potenza del post-bruciatore.

Per questi motivi i caccia solitamente volano a velocità di gran lunga inferiori rispetto a quelle massime teoriche.

Il discorso è del tutto analogo per l'altro tipo di caccia in servizio con la difesa aerea americana, l'**F-16 Falcon**, che è un monoreattore con prestazioni inferiori rispetto all'Eagle. La sua velocità massima teorica, sempre in configurazione pulita (senza armamenti né serbatoi esterni) è di 2.100 km/h, ma quella pratica operativa è molto inferiore.

Entrambi i modelli sono armati con un cannone interno da 20 mm e con missili aria-aria trasportati esternamente: i missili Slammer a guida radar, ed i missili Sidewinder a guida infrarossa.



Sopra, a sinistra, un caccia F-15 Eagle. A destra un F-16 Falcon.

Ore 09:03 e 11 secondi. New York. Volo UA175.

Sotto gli occhi di migliaia di telecamere puntate sul WTC, il Boeing 767 United Airlines 175 si schianta contro la South Tower del World Trade Center (*sotto: il momento dell'impatto*).



L'impatto avviene all'altezza dell'81° piano della facciata sud, quasi ad angolo con la facciata est, a una velocità di circa 870 km/h.

Anche in questo caso l'impatto provoca gravi danni strutturali sia alla struttura resistente perimetrale, che alle colonne centrali ("core") di sostegno.

Il carburante dell'aereo innesca una serie di incendi distribuiti su vari piani.

Ore 09:04. Comando NEADS.

Il NEADS apprende dal controllo FAA di Boston che il volo UA175 si è schiantato.

Ore 09:05. Controllo aereo di New York.

Il controllo aereo dichiara "ATC Zero": ossia nessun volo può più partire né atterrare da/per New York. Gli aeroporti vengono totalmente chiusi a ogni tipo di traffico.

Ore 09:05. American Airlines. Volo AA77.

L'American Airlines attiva le procedure di tutela della riservatezza delle informazioni relative al volo AA77.

Ore 09:05. Controllo aereo di Indianapolis.

Il volo AA77 riappare sul radar primario di Indianapolis, ma i controllori non se ne accorgono. Infatti il "blip" è spostato verso Est, mentre i controllori cercano di vedere l'aereo nella parte opposta.

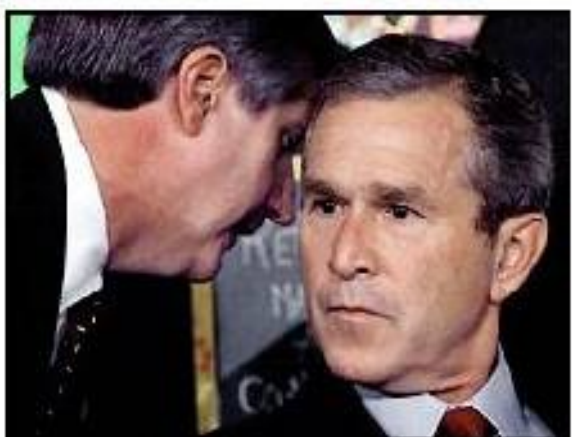


Ore 09:05. Sarasota, Florida.

Andrew Card, responsabile dello staff presidenziale, si avvicina al Presidente Bush, che in quel momento si trova con gli alunni della scuola elementare “Emma Booker”, di fronte a molte telecamere e giornalisti, e gli sussurra: *“Un secondo aereo ha colpito il WTC. L'America è sotto attacco”* (a sinistra: il momento in cui Card riferisce la notizia a Bush).

Bush non intende dare l'idea di un presidente che fugge, e per alcuni minuti continua ad ascoltare gli alunni della scuola, nonostante i servizi segreti premano per il suo immediato allontanamento: la visita di Bush alla scuola è una visita ampiamente preannunciata e pertanto egli stesso potrebbe essere obiettivo di un attacco.

(Fonti: [Globe Interactive](#) , [Telegraph](#))



Ore 09:07. Volo AA77.

Il velivolo procede verso Washington con piccole correzioni di rotta, mantenendo la quota di 25.000 piedi (7.500 metri).

Ore 09:07. Centro FAA di Boston.

Terry Biggio preme affinché il comando FAA di Herndon istruisca tutti i centri di controllo del

traffico aereo di ordinare immediatamente a tutti gli aerei in volo di bloccare le porte di accesso alla cabina di pilotaggio. Il Comando FAA recepisce il suggerimento di Biggio, ma segue le regole procedurali in vigore all'epoca: anziché far diramare immediatamente e direttamente l'ordine, lo notifica all'ATA (Associazione del Trasporto Aereo) affinché questa lo trasmetta ai rappresentanti di tutte le compagnie aeree che a loro volta lo trasmetteranno ai piloti.

Questo (oggi incredibile) attaccamento alle regole procedurali da parte della FAA, ed in particolare questa decisione delle ore 09.07, costituisce il primo grosso errore del sistema di controllo aereo americano, ed è probabilmente il più grave di tutti.

Ore 09:07 e 20 secondi. Comando NEADS.

Il comandante operativo di missione del NEADS (maggiore Nasypany) ordina ai suoi collaboratori: *“Questo è ciò che dobbiamo fare: dobbiamo parlare con quelli della FAA. Dobbiamo dirgli che se questa brutta storia continua, dobbiamo prendere i nostri caccia e metterli sopra Manhattan. Questa è la cosa migliore, questa è la migliore mossa in questo istante. Perciò coordinatevi con la FAA. Ditegli che se c'è qualcos'altro là fuori, qualcosa che non conosciamo, che ci lascino andare sopra Manhattan. Così almeno possiamo entrare in gioco”*.

Queste parole spiegano chiaramente una situazione che i piloti conoscono bene.

Gli aerei militari in generale, e in particolare quelli armati, una volta che lasciano gli spazi aerei militari ed entrano in quelli civili, sono sottoposti al controllo del traffico aereo civile.

Si tratta di una comprensibile misura di sicurezza per evitare rischi al traffico aereo, ed in

particolare collisioni con aerei civili in volo

Questa è la ragione per cui i caccia di Otis furono inviati in una zona di cielo ben precisa (un settore di spazio aereo situato sul mare, al largo di Long Island, ad oltre 200 km da Manhattan, che è riservato agli aerei militari ed interdetto agli aerei civili) in attesa di ulteriori ordini, anziché direttamente su New York.

Ore 09:08. Centro operativo (SOC) dell'American Airlines, Fort Worth in Texas.

A testimoniare la confusione che regnava in quei momenti, il Centro operativo dell'American Airlines avanza l'ipotesi che il secondo aereo ad aver impattato il WTC sia stato l' AA77 (che invece è in rotta verso Washington!)

Ore 09:08. FAA Indianapolis.

La FAA di Indianapolis chiama la base aerea di Langley e chiede l'attivazione del SAR (il soccorso aereo) perchè ritiene che il volo AA77 sia precipitato.

Si noti lo scoordinamento totale tra FAA, Controllo Aereo e American Airlines: a Indianapolis sono convinti che l'aereo è precipitato e non pensano nemmeno al dirottamento, mentre all'American Airlines addirittura ipotizzano che l'AA77 sia il secondo aereo che ha colpito il WTC !

Ore 09:09. Comando NEADS.

Il colonnello Marr ordina che i caccia di Langley (l'altra base aerea con caccia in allarme) siano tenuti in "battle station" (ossia pronti al decollo con i piloti a bordo).

Marr è preoccupato: vorrebbe lanciare anche i caccia di Langley, ma i caccia di Otis saranno presto a corto di carburante, e non è certo che si renda disponibile in tempo utile un'avviocisterna per il rifornimento in volo, per cui i caccia di Langley potrebbero servire per dare il cambio a quelli di Otis.

Decide quindi di non far decollare i due F-16 Falcon disponibili a Langley, ma di tenerli pronti al decollo immediato.

Ore 09:10. Centro FAA di Boston.

Terry Biggio non vuole più aspettare le procedure FAA per avvisare i piloti in volo di bloccare l'accesso alla cabina di pilotaggio, e di sua iniziativa ordina al controllo aereo di Boston di passare immediatamente quell'avviso ai piloti. I controllori aerei eseguono l'ordine immediatamente.

E' chiaro che l'ordine può essere trasmesso solo agli aerei che rientrano nell'area di controllo di Boston.

Ore 09:10 American Airlines. United Airlines.

La compagnia (che ha appreso della sorte dell'AA11 e della perdita del contatto con l'AA77) viene informata che anche la United Airlines ha perso i contatti con un aereo.

A questo punto l'American Airlines decide di bloccare i decolli di tutti i propri aerei su tutto il territorio nazionale. Anche la United Airlines prende la stessa decisione.

Ore 09:12. Volo AA77

Dopo un primo tentativo andato a vuoto, l'assistente di volo Renee May riesce a telefonare alla madre Nancy a Las Vegas e le spiega che l'aereo è stato dirottato e le chiede di avvertire l'American Airlines.

La madre di Renee contatta l'ufficio American Airlines presso l'aeroporto Reagan di Washington e riferisce della telefonata, ma l'operatore inizialmente crede che stia parlando del volo AA11.

La donna insiste che si tratta del volo AA77 che è ancora in aria.

Ore 09:13. Spazio aereo di New York.

Un volta sgombrati i cieli di New York dagli aerei civili (fonte: [Usa Today](#)), finalmente i due caccia F-15 di Otis ricevono l'autorizzazione e l'ordine di lasciare il circuito di attesa e di portarsi sul cielo di Manhattan a protezione della città. I caccia si trovano a 185 km da New York City.

Ore 09:15. Sarasota, Florida

Il Presidente Bush si riunisce con il suo staff in una stanza della scuola, dove si fa aggiornare sulla situazione e comunica in teleconferenza con il Vice Presidente Cheney, con la Consigliere per la Sicurezza Nazionale Rice, con il Governatore di New York Pataki e con il Direttore dell'FBI Mueller. Nel frattempo lo staff presidenziale ed i servizi segreti pianificano il rientro di Bush a Washington.



(a sinistra: Bush con il suo staff nell'ufficio improvvisato nella scuola Emma Booker)

Ore 09:15 circa. Washington D.C.

Il Direttore della CIA, George Tenet, che si trova in un albergo nei pressi della Casa Bianca, viene informato del secondo aereo.

Le sue prime parole sono: *“C'è Bin Laden dietro tutto questo. Devo andare”*.

Pochi minuti dopo, si chiede se la CIA e l'FBI abbiano commesso un grave errore di valutazione: *“Mi sto chiedendo se questo è in qualche modo collegato a quel tipo che si stava addestrando a diventare pilota”*. Si riferisce a Zacarias Moussaoui, quello che impropriamente è stato definito il 20° dirottatore, e che alcune settimane prima era stato arrestato mentre prendeva lezioni di volo in Minnesota.

(Fonte: [Washington Post](#))

Ore 09:15. American Airlines.

La compagnia ordina il blocco totale dei propri voli, e ordina l'immediato atterraggio di tutti gli aerei American Airlines che siano già in volo.

Ore 09:16 American Airlines. FAA.

Uno specialista del controllo aereo dell'American Airlines contatta il Comando FAA di Herndon e chiede notizie sulla situazione del traffico aereo su New York.

Nel corso della conversazione, lo specialista spiega che il volo AA77 risulta disperso, e che l'American Airlines ritiene sia il secondo aereo schiantatosi a New York.

Lo specialista, però, non riesce a spiegarsi come sia possibile che il volo AA77 abbia raggiunto New York e anche il comando FAA ammette che in effetti potrebbe non trattarsi del volo AA77 anche perchè è stato segnalato un terzo aereo dirottato (l'UA175).

E' chiaro come regni la massima confusione nella FAA e nei centri di controllo aereo.

In effetti lo spegnimento dei transponder non consente di stabilire con certezza chi si è schiantato dove, e non c'è un unico centro di coordinamento cui affluiscano tutte le notizie e che possa in qualche modo mettere insieme un quadro chiaro di quanto sta accadendo.

Ore 09:19. United Airlines.

La United Airlines trasmette ai suoi aerei il seguente messaggio: *“Evitate qualsiasi intrusione nella cabina di pilotaggio. Due velivoli hanno impattato il Trade Center di New York”*

Il messaggio viene trasmesso anche al volo UA175: oggi la cosa può apparire paradossale, ma in quel momento non c'era ancora l'assoluta certezza che il secondo aereo schiantatosi sul WTC fosse proprio il volo UA175 e non un terzo aereo.

Lo spegnimento del transponder con la conseguente impossibilità di individuare la posizione del volo UA175 non consentiva di avere tale certezza, che fu ottenuta soltanto rivedendo al rallentatore le immagini televisive dell'impatto e la livrea dell'aereo.

Ore 09:19. Controllo aereo di Boston.

I controllori di Boston cercano di capire se e quali siano eventuali altri aerei che potrebbero essere stati dirottati, e si preoccupano per il volo Delta 1989 che è anch'esso (proprio come i voli AA11 e UA175) un volo transcontinentale decollato dall'aeroporto di Logan, e fanno inviare ai piloti un messaggio affinché si assicurino di bloccare ogni accesso alla cabina di pilotaggio. In realtà la preoccupazione in questo caso si rivela infondata in quanto il volo Delta 1989 non è stato oggetto di alcun tentativo di dirottamento. Ciò nonostante il Delta 1989 sarà costretto ad atterrare a Cleveland e sottoposto a particolari controlli di sicurezza.

Ore 09:20 circa. Volo 77.

L'indicazione oraria non è precisa e va collocata in un momento compreso tra le 09:16 e le 09:26.

Barbara Olson, passeggera, moglie del "solicitor general" degli Stati Uniti Ted Olson (un equivalente del "Procuratore Generale"), chiama il marito e gli spiega che l'aereo è stato dirottato da uomini armati di coltelli e taglierini.

Ted Olson informa immediatamente il Dipartimento della Giustizia.

Ore 09:20. Controllo Aereo di Indianapolis.

Il centro di Indianapolis ha finalmente appreso che risultano almeno due aerei dirottati (il volo AA11 ed il volo UA175) e inizia a capire che probabilmente sono quelli gli aerei che si sono schiantati sul WTC, e pertanto il volo AA77 è un terzo aereo, per cui potrebbe essere stato anch'esso dirottato e ancora in volo, anziché essere precipitato per un guasto.

Ore 09:21. Comando difesa aerea NEADS. Controllo aereo Boston.

Inspiegabilmente, il centro di controllo di Boston informa il comando di difesa aerea che il Volo AA11 è ancora per aria, e diretto a sud.

Com'è possibile un errore così madornale?

L'unica spiegazione logica è che esso sia stato indotto dalla convinzione di alcuni responsabili dell'American Airlines, della FAA e del controllo aereo di Indianapolis, che il volo AA77 si fosse schiantato a New York. Per cui a Boston ritengono che se uno dei due aerei è l'American Airlines 77, l'altro aereo American Airlines, l'AA11, dev'essere ancora in volo!

Questa confusione dei centri di controllo civili non fa altro che peggiorare la capacità della difesa aerea militare di capire cosa stia realmente accadendo e chi o cosa deve cercare di intercettare.

Questa la trascrizione della comunicazione tra FAA di Boston e NEADS:

FAA: "Comando militare? Qui Centro di Boston. Ho appena ricevuto un rapporto secondo cui il volo American 11 è ancora in aria, e sta volando in direzione di Washington"

NEADS: "Okay. L'American 11 è ancora in volo?"

FAA: "Sì"

NEADS: "Ed è in rotta verso Washington?"

FAA: "Evidentemente era un altro l'aereo che ha colpito la Torre. Questi sono gli ultimi dati che abbiamo"

NEADS: "Okay"

FAA: "Vedrò di confermarvi l'identificazione, ma posso ipotizzare che si trovi da qualche parte, tra il New Jersey o ancora più a sud"

NEADS: *“Okay. Quindi American 11 non è stato affatto dirottato, giusto?”*

FAA: *“No, non è giusto. E' stato dirottato!”*

NEADS: *“L'American 11 è stato dirottato?”*

FAA: *“Sì!”*

NEADS: *“E sta puntando su Washington?”*

FAA: *“Sì! Questo potrebbe essere un terzo aereo!”*

Ore 09:21. Comando FAA di Herndon

Il comando di Herndon, il controllo aereo di Indianapolis e altri centri FAA iniziano a cercare sui radar il volo AA77 in tutte le direzioni. Ormai si sono convinti che non è precipitato ma è stato dirottato ed è ancora in volo. Anche il centro di controllo aereo di Dulles viene informato e inizia a cercare l'aereo sul radar.

Ore 09:22. United Airlines.

La United Airlines attiva anch'essa le procedure per garantire la riservatezza dei dati personali su passeggeri ed equipaggio del volo UA175.

Come già detto per la American Airlines, si tratta di procedure standard per evitare che siano diffusi dati prematuri o inesatti, a tutela dell'equipaggio, dei passeggeri e dei loro familiari.

Ore 09:23. Volo UA93.

Nella cabina di pilotaggio giunge il messaggio inviato dalla United Airlines a tutti i suoi aerei: *“Evitate qualsiasi intrusione nella cabina di pilotaggio. Due velivoli hanno impattato il Trade Center di New York”*.

Intanto il volo entra nella zona di competenza del controllo aereo di Cleveland.

Ore 09:24. Base aerea di Langley.

Dal MEADS arriva l'ordine di scramble per i due caccia F-16 pronti a Langley.

L'ordine va messo in connessione con la notizia (del tutto errata) ricevuta dal NEADS alle ore 09:21, secondo cui il volo AA11 era ancora in aria e diretto verso Sud.

Infatti i due F-16 ricevono l'ordine di decollare e puntare verso Nord, per stazionare nell'area di Baltimora in maniera da interpersi tra Washington e il fantomatico volo AA11.

Ore 09:25 circa. Casa Bianca, Washington DC

Presso la Casa Bianca inizia una tele-conferenza di emergenza, presieduta da Richard Clarke, consigliere di Bush esperto di anti-terrorismo. Alla conferenza partecipano rappresentanti di vari enti, compresi CIA, FBI e FAA.

Ore 09:25 circa. Volo AA77.

L'orario non è preciso. Va collocato tra le 09:29 e le 09:31, Barbara Olson chiama nuovamente il marito e spiega che il pilota ha annunciato che il velivolo è stato dirottato. Barbara riferisce che l'aereo sta volando basso, *“sopra le case”*, e che secondo l'opinione di un altro passeggero, la direzione è Nord-Est.

Ted Olson informa la moglie del fatto che altri due aerei sono stati dirottati e si sono schiantati contro le Twin Towers, poi la telefonata si interrompe bruscamente.

(A destra: Barbara Olson)



Ore 09:25. Volo UA93.

Il volo UA93 contatta il controllo aereo di Cleveland per avvisare che sono passati sotto il suo controllo. Cleveland conferma.

Ore 09:25. Centro di comando FAA di Herndon.

Ben Sliney, responsabile del Centro, prende una decisione drastica e ordina il “ground stop” di tutti i voli su tutto il territorio nazionale: nessun aereo può più decollare da qualsiasi aeroporto degli USA.

Ore 09:25, Manhattan.

In questo momento i due F-15 di Otis raggiungono il cielo di Manhattan e stabiliscono una CAP (“Combat Air Patrol”, pattugliamento aereo per il combattimento) sulla città.

I due caccia hanno impiegato quindi circa 13 minuti per percorrere circa 185 chilometri, tenendo quindi una velocità media di oltre 850 km/h. Si tratta di una media molto elevata, tenuto conto della necessità di tener d'occhio il livello del carburante, e che in pratica corrisponde (tenuto conto delle inevitabili approssimazioni dei tempi e distanze) alla massima velocità di crociera (915 km/h) del caccia (*i dati dei velivoli sono tratti dai manuali tecnici e dalle specifiche dei medesimi; sul web si può consultare Aerospaceweb.org*).

Ore 09:27. Volo UA93.

Ultima comunicazione radio di routine del volo UA93 con il controllo aereo di Cleveland.

Ore 09:28. Volo UA93.

Il velivolo inizia a perdere quota rapidamente. Il controllo aereo di Cleveland ascolta via radio rumori di colluttazione e una voce che dichiara “Mayday!” (Mayday è una parola del gergo aereo internazionale che significa “Emergenza!”).

Cleveland non capisce cosa stia succedendo, non sente bene la parola “Mayday” e non si rende conto che la trasmissione proviene dal volo UA93.

Però i controllori si accorgono che il volo UA93 sta perdendo quota.

Qualche secondo più tardi, giunge una seconda trasmissione radio, in cui qualcuno urla: “Hey! Fuori di qui! Fuori di qui! Fuori di qui!”.

Si può quindi concludere che i terroristi siano penetrati nella cabina di pilotaggio tra le ore 09:28 e le 09:29, ingaggiando una colluttazione con il pilota e il primo ufficiale che sedevano ai comandi.

Ore 09:29. Volo AA77.

Il volo AA77 sta volando a 7.000 piedi di quota (circa 2.000 metri) e si trova a 38 miglia (circa 60 km) a ovest di Washington. In questo momento, l'autopilota viene escluso e Hani Hanjour prende il controllo manuale dell'aereo.

Informazione proveniente dall'NTSB, ente per la sicurezza del trasporto aereo, che ha ricostruito la rotta del volo AA77 sulla base dei dati della “scatola nera”, ossia il “flight data recorder”, e dei tracciati radar primari; il rapporto completo dell'NTSB è ancora oggi segreto ma ci sono altre fonti a conferma: [CBS News](#) ;

Ore 09:29. Pentagono.

L' NMCC (Centro di comando militare nazionale) inizia una conferenza di emergenza su quanto sta accadendo. Lo scopo è quello di valutare le informazioni disponibili e assicurare il collegamento tra chi ha l'autorità per diramare gli ordini strategici (il Presidente Bush ed il Segretario alla Difesa Rumsfeld) e chi ha la necessità di ricevere quegli ordini.

In quel momento Rumsfeld si trova al Pentagono.

Ore 09:30. Casa Bianca. Washington D.C.

Il consigliere per l'antiterrorismo Richard Clarke, ordina che tutte le basi militari e le ambasciate americane nel mondo siano portate al livello "Threatcon Delta", che è il massimo livello di allerta antiterrorismo previsto dalle procedure.

(Fonte: "Against All Enemies, Richard Clarke" riportato da [Cooperative Research](#))

Ore 09:30. Sarasota, Florida.

Bush tiene una breve conferenza stampa in cui rilascia un primo commento sui fatti.

(Fonte: [Washington Post](#))

Ore 09:30. Base aerea di Langley.

Questo è l'orario in cui i due caccia F-16 che avevano ricevuto l'ordine di decollo sei minuti prima, sono effettivamente in volo e a disposizione del controllo aereo civile (come abbiamo detto precedentemente, quando i caccia militari entrano nello spazio aereo civile essi passano sotto il controllo aereo civile).

Ma il controllo anziché inviarli verso Nord (ad intercettare quel volo AA11 che non in realtà non c'è più) li manda a circuitare in posizione di sicurezza in un'area di cielo situata sul mare, a Est, in attesa di disposizioni.

Questo è un altro grave errore di quella mattina, anche se in questo caso l'errore non ha mutato la situazione di fatto.

Infatti è vero che se i caccia di Langley (che si trova a poco più di 200 km a sud di Washington) fossero stati diretti verso Nord, essi avrebbero volato in direzione di Washington, che non era stata ancora colpita.

Ma se ci ragioniamo sopra, scopriamo che nulla sarebbe cambiato.

I due caccia, per proteggere efficacemente Washington, avrebbero dovuto percorrere 200 km in 5 minuti (considerati i tempi di accelerazione e salita in quota) ossia volare a 2.400 km/h.

Si tratta di una velocità di gran lunga superiore persino alla massima teorica raggiungibile da un caccia F-16 disarmato, che è di circa 2100 km/h.

E questo senza contare il fatto che gli aerei erano ancora coordinati dal controllo civile e non da quello militare (che era l'unico a poter autorizzare un abbattimento); che i comandi militari non erano ancora a conoscenza nemmeno dell'esistenza del problema del volo AA77 né che esso stesse puntando verso Washington; e che i piloti non avevano avuto alcuna autorizzazione ad abbattere aerei civili.

La tragica verità quindi, per quanto difficile da accettare, è che alle ore 09:30 dell'11 settembre 2001 non c'era niente e nessuno che potesse fermare il volo AA77 prima che raggiungesse Washington DC.

Ore 09:30 circa. Base aerea di Andrews, nel Maryland.

L'orario è approssimato, e va collocato tra l'impatto del volo UA-175 e l'impatto del volo AA77.

La base aerea di Andrews è sede del 113th Fighter Wing (stormo da caccia) e dispone di caccia F-16 Falcon. L'11 settembre non è una delle basi in servizio di allarme per la difesa aerea.

Tre dei suoi caccia sono in volo di addestramento sulla North Carolina.

Uno di essi è totalmente disarmato, gli altri due hanno un certo numero di munizioni da esercitazione per il cannone da 20 mm: si tratta di munizioni con proiettile inerte, non esplosivo.

Pochi minuti dopo l'impatto del volo UA-175, il Servizio Segreto contatta telefonicamente il reparto e chiede se può far decollare i caccia.

La richiesta non è propriamente quella prevista dalle procedure, ma gli ufficiali della base decidono che non è il caso di aspettare ordini formali dalla catena gerarchica.

Il colonnello Marc Sasseville rintraccia tre piloti disponibili, e con loro si avvia verso l'ufficio operazioni per farsi assegnare quattro caccia.

Nel frattempo, il colonnello Don Mozley, comandante del settore logistico, inizia a far “tirare fuori” dai bunker i missili AIM-9 Sidewinder necessari per armare gli aerei.

Il bunker dove sono conservati i missili è situato dalla parte opposta rispetto agli hangar dove sono ricoverati i caccia, per cui l'operazione richiede tempo.

(Fonte: [Aviation Week](#))

Ore 09:30. Controllo aereo di Cleveland. Volo UA93.

Cleveland avverte la United Airlines che il volo UA93 non risponde alle comunicazioni radio.

Nel frattempo uno dei controllori chiede agli altri aerei in volo se hanno sentito le strane trasmissioni radio di qualche secondo prima.

Diversi aerei confermano di aver sentito le grida.

Ore 09:30. New York WTC

Gli elicotteri dell' NYPD tentano di abbassarsi sul tetto delle Torri per organizzare un'evacuazione dall'alto. Anche se non vedono persone sui tetti, potrebbero sbarcare le squadre di soccorso e cercare di aprire una via di fuga per le migliaia di persone intrappolate nei piani alti.

Il tentativo fallisce: il calore è così intenso che gli elicotteri non riescono ad abbassarsi abbastanza.



A sinistra: decine di persone decidono di lanciarsi nel vuoto per sfuggire al fuoco e al calore, scegliendo una morte meno atroce.

A destra: calore e fumo sui tetti sono così intensi da rendere impossibile l'intervento degli elicotteri di soccorso.



Ore 09:32. Controllo aereo di Dulles, Washington DC

I controllori aerei di Dulles notano sui radar un bersaglio che vola in direzione est (quindi verso Washington) ad alta velocità. Immediatamente informano il Reagan National Airport di Washington (si tratta proprio del volo AA77; i dati del “flight recorder” indicano che Hani Hanjour impostò il sistema automatico di navigazione per fare rotta proprio sull'aeroporto Reagan).



Ore 09:32. Volo UA93. Controllo aereo di Cleveland.

Una voce giunge sulle frequenze radio: “Signore e signori, qui è il comandante, per piacere state seduti e restate seduti. Abbiamo una bomba a bordo, per cui state seduti”.

Dalla “scatola nera” si è appreso che a questo punto Jarrah riprogramma l'autopilota impostando una rotta verso Est.

Dal registratore delle voci in cabina si intuisce che un'assistente di volo cerca di reagire ai dirottatori e viene uccisa. La voce della donna, riconosciuta dal marito, è quella di Deborah Welsh (*a sinistra*).

Ore 09:33. Volo AA77.

I radar mostrano il velivolo puntare verso il Pentagono, ma è ancora troppo alto e troppo veloce (oltre 400 miglia orarie, pari a circa 640 km/h).

(Fonte: [CBS News](#))

Ore 09:33. Servizio Segreto, Washington.

Un responsabile della torre di controllo dell'aeroporto Reagan di Washington, avverte i servizi segreti che un velivolo non risponde alle comunicazioni radio ed è diretto verso la Casa Bianca (il Pentagono, la Casa Bianca e il Campidoglio si trovano tutti nel raggio di due chilometri e mezzo, e la direzione di volo dell'AA77 è grosso modo coincidente con la posizione dei tre edifici).

Immediatamente i servizi segreti decidono di mettere al sicuro il Vice Presidente Cheney (vedi sotto, ore 09:37).

Ore 09:34. Volo UA93. Controllo aereo Cleveland.

Il velivolo riprende quota e sale fino a 40.700 piedi (oltre 12.000 metri).

I controllori di Cleveland iniziano a far spostare gli altri velivoli lontano dalla rotta dell'UA93, che continua a non rispondere alle chiamate via radio.

Ore 09:34. Volo AA77.

Il velivolo si trova a 5 miglia di distanza dal Pentagono (Washington DC). L'aereo effettua una virata di 330 gradi verso destra, a sud del Pentagono, una specie di spirale discendente che in circa due minuti e mezzo lo porta da 7.000 piedi di quota a 2.200 piedi di quota (circa 600 metri), continua a scendere e punta in direzione del Pentagono. Nel corso della manovra, il pilota si mantiene a una distanza di alcune miglia dalla Casa Bianca, senza mai entrare nello spazio aereo interdetto al traffico civile.

Si noti che il personale dei servizi segreti che protegge la Casa Bianca ha in dotazione sistemi missilistici antiaerei a corto raggio "Stinger", mentre il Pentagono non ha alcuna difesa.

Al termine della virata, il pilota porta le "manette" al massimo e picchia verso il Pentagono.

(Fonti: rapporti FAA e NTSB citati nel Rapporto Finale 9/11; [CBS News](#) ; [Boston Globe](#) ; [Telegraph](#) ; [Guardian](#))

Ore 09:34. NEADS.

Il comando della difesa aerea decide di telefonare al centro operativo FAA di Washington per capire qual'è la situazione. Nel corso della telefonata, il centro FAA riferisce che anche il volo AA77 è considerato disperso.

Questa è la prima informazione ricevuta dalla difesa aerea sulla sparizione del volo AA77.

Se non fosse stato il NEADS a chiamare, la difesa aerea sarebbe ancora del tutto inconsapevole dei problemi del volo AA77.

Ore 09:34. American Airlines.

Un dispaccio della compagnia comunica che i voli AA11 e AA77 si sono schiantati contro il WTC. Ancora l'American Airlines non si rende conto di quello che sta accadendo.

Ore 09:35 circa. Aeroporto Reagan, Washington DC

Viene diramato l'ordine di evacuare immediatamente l'aeroporto.

Ore 09:35 circa. Campidoglio, Washington DC.

Orario stimato. Viene ordinata l'evacuazione del Congresso americano.

(Fonti: [CBS News](#))

Ore 09:35. Sarasota, Florida.

Il Presidente Bush lascia la scuola elementare e si dirige verso il vicino aeroporto, dove è in attesa l'aereo presidenziale, l'Air Force One.

Ore 09:36. Volo UA93.

Il velivolo ha cambiato rotta e punta verso Est.

Un assistente di volo riesce a mettersi in contatto con gli uffici United Airlines di San Francisco.

L'assistente spiega che l'aereo è stato dirottato, che i dirottatori dicono di avere una bomba e sono armati con coltelli, e hanno ucciso un altro assistente di volo.

Ulteriori telefonate si susseguono da parte di altri passeggeri: in totale dal volo UA93 sono partite chiamate telefoniche da parte di dodici persone, tra passeggeri e assistenti di volo.

Nel corso di queste telefonate viene riferito che i dirottatori indossano sulla testa delle bandane di colore rosso, e che almeno quattro persone sono state uccise o gravemente ferite a coltellate (i due piloti, un passeggero e un assistente di volo).

Le telefonate sono state effettuate dal sistema telefonico di bordo.

Ore 09:36. Volo UA93. United Airlines.

La compagnia aerea apprende che il volo UA93 sta puntando su Washington.

Ore 09:36. Reagan Airport, Washington.

I controllori chiedono a un velivolo militare, decollato pochi minuti prima dalla base aerea di Andrews nei pressi di Washington e diretto in Minnesota, di verificare visivamente il bersaglio rilevato dai radar di Dulles.

Il velivolo militare è un C-130H da trasporto, un quadrimotore ad elica disarmato e lento, con codice radio Golfer-06.

Il pilota è il tenente colonnello Steve O'Brian.

O'Brian acquisisce visivamente il bersaglio indicato dai controllori di volo, e lo identifica come un Boeing 757 o un B-767 con i colori American Airlines.

Il Boeing si trova davanti a O'Brian, a "ore 10", a circa 4 miglia di distanza, e più in alto, e si sta abbassando. Improvvisamente il Boeing inizia una virata decisa, la distanza da O'Brian diminuisce, è a un miglio - un miglio e mezzo dal C-130.

Il controllo aereo ordina a O'Brian di seguire l'aereo, il che è più facile a dirsi che a farsi, visto che il C-130 è un velivolo molto lento.

(Fonte: [*Guardian*](#))

Ore 09:36. NEADS. Centro FAA Boston.

Alle 09:35:41 il centro FAA di Boston avverte il NEADS che c'è un aereo in avvicinamento a Washington, ma non lo identifica come l' AA77: *"L'ultimo rapporto, basato su un contatto visivo, lo riporta a sei miglia a sud-est della Casa Bianca... sta deviando allontanandosi dalla Casa Bianca"*.

A quel punto il NEADS ordina che i caccia di Langley passino immediatamente sotto il controllo militare (fino a quel momento erano gestiti dal controllo aereo civile), autorizza le operazioni di intercettazione (ma non di abbattimento) e ordina che i caccia raggiungano immediatamente lo spazio aereo di Washington e si portino, alla massima velocità, sopra la Casa Bianca.

Queste le parole del comandante di missione del NEADS: *"Non mi interessa quante finestre romperete... maledizione! Riportateli indietro!"*

Il riferimento alle finestre rotte è inteso al "bang" sonico causato dai caccia a velocità supersonica, e quel "riportateli indietro" si riferisce al fatto che i caccia erano stati inviati a est, anziché a nord.

Ma come abbiamo visto, quei caccia non avrebbero potuto essere di alcun aiuto in ogni caso.

Ore 09:37. Volo UA93.

Thomas (Tom) Burnett chiama la propria moglie e le spiega cosa sta accadendo a bordo. A sua volta, la moglie riferisce di quanto accaduto al WTC.

E' la prima di quattro telefonate che Tom Burnett fa alla moglie Deena.

Deena: "Tutto bene?"

Tom: "No. Sono sul volo United 93 da Newark a San Francisco. L'aereo è stato dirottato. Siamo in volo. Hanno accoltellato una persona. C'è una bomba a bordo. Chiama l'FBI!"

Deena si affretta a chiamare il 911 (il numero unico della Polizia).

(Fonte: [Post Gazette](#))

Ore 09:37 Casa Bianca, Washington DC

Agenti del servizio segreto scortano il Vice Presidente degli USA, Dick Cheney verso il Centro Operativo di Emergenza (PEOPS) della Casa Bianca: un bunker sotterraneo a prova di esplosione nucleare. Lì viene raggiunto dalla Rice e dal Ministro dei Trasporti Norman Mineta .



A sinistra: il centro PEOPS nel momento in cui sono riuniti Cheney, la Rice e altri collaboratori, la mattina dell'11 settembre 2001.

Richard Clarke, consigliere per l'antiterrorismo, resta invece nella "Situation Room" della Casa Bianca, per continuare a coordinare le operazioni urgenti.

E' molto importante ricostruire esattamente gli orari in cui Cheney scende nel PEOPS. Infatti i

servizi segreti piombano nella stanza di Cheney alle ore 09.32 (orario che coincide con il momento in cui il controllo aereo scopre che il volo AA77 sta puntando su Washington, vedi sopra). Cheney aveva 60 anni. I servizi segreti lo sollevano letteralmente nelle loro braccia e lo trasportano verso il PEOPS, percorrendo 140 metri di corridoio, e poi con un ascensore lo portano nel tunnel che dà accesso al PEOPS. E' quindi perfettamente compatibile l'annotazione dei servizi segreti che registra alle ore 09.37 l'ingresso di Cheney nel tunnel che accede al PEOPS, e proprio in quel tunnel Cheney apprende che il volo AA77 si è schiantato (vedi sotto). La Rice e Mineta raggiungono Cheney nel PEOPS poco dopo. Questa sequenza è fondamentale, perchè dimostra che una volta nel PEOPS l'AA77 si era già schiantato, e l'altro aereo in avvicinamento a Washington era il volo UA93.

(Fonte: [Telegraph](#); Rapporto finale 9/11p.40 e note; [Washington Post](#))

Ore 09:37. Pentagono.

Alan Wallace è un vigile del fuoco in servizio presso il presidio anticendio dell'eliporto del Pentagono. Improvvisamente vede un aereo di linea che viene diritto nella sua direzione, a una quota di circa 25 piedi (circa sette metri e mezzo), a forte velocità. (Fonte: [Washington Post](#))

Ore 09:37 e 46 secondi. Pentagono.

Il Boeing 757 American Airlines AA77, volando a 850 km/h a pochi metri dal suolo, si schianta contro la facciata Ovest del Pentagono (l'equivalente del Ministero della Difesa), simbolo della potenza militare americana.

L'impatto è così violento che l'aereo penetra a livello del piano terra e del primo piano attraverso ben due anelli della struttura del Pentagono, e alcuni rottami arrivano a sfondare il terzo anello.

L'impatto è ripreso soltanto da due telecamere di sorveglianza perimetrale, ed inizialmente sono

rilasciati soltanto alcuni fotogrammi di uno dei due video. Successivamente entrambi i filmati sono stati resi pubblici, ma essi sono di pessima qualità.

I video dell'impatto al Pentagono



*A sinistra.
Nel fotogramma estratto dal primo video rilasciato, abbiamo evidenziato in giallo la scia bianca dell'aereo e, a sinistra della scia, il triangolino del timone verticale. La fusoliera è nascosta dalla colonnina in muratura.*



*A sinistra.
Fotogramma estratto dal secondo video rilasciato.
Il cerchietto giallo evidenzia la scia e parte dell'aereo in avvicinamento.
Come già detto, le riprese sono di pessima qualità, la risoluzione è bassissima e la prospettiva fortemente distorta dall'obiettivo panoramico.*



Sopra: sequenza dell'impatto (dal primo video).

Sotto: immagine fotografica che permette di apprezzare la voragine creata dall'aereo nella struttura del Pentagono, l'estensione orizzontale degli incendi e, in primo piano, proprio a ridosso del guard-rail, uno dei pali dell'illuminazione stradale divelti dall'aereo al suo passaggio. Questa foto è particolarmente interessante perchè scattata prima ancora dell'arrivo dei mezzi di soccorso e anti-incendio.



Ore 09:37. Pentagono.

Il vigile del fuoco Allan Wallace viene protetto dal suo mezzo anticendio nei confronti dei rottami incandescenti scagliati tutt'intorno dalla violenza dell'impatto.

Istintivamente sale a bordo del mezzo per portarsi immediatamente verso il punto colpito e prestare i primi soccorsi ma il veicolo non si mette in moto: allora si rende conto che la parte posteriore del mezzo è semidistrutta ed in fiamme. A quel punto chiama la sua centrale e dà l'allarme.

(Fonte: [Washington Post](#))

Ore 09:37. Volo UA93.

Il passeggero Jeremy Glick contatta i suoi familiari a terra con un telefono di bordo.

Nel corso di questa ed altre successive telefonate, spiega che l'aereo è stato dirottato da tre persone, maschi dalla pelle scura, con sembianze iraniane, che dicono di avere una bomba in una scatola rossa. Uno di loro è armato di coltello. L'uomo spiega che i passeggeri stanno decidendo se reagire e riprendere il controllo dell'aereo.

(Fonti: [Post Gazette](#) ; [Post Gazette](#))

Ore 09:38. Pentagono.

Dal suo C-130, il tenente colonnello O'Brian vede una palla di fuoco alzarsi da terra.

O'Brian riferisce al controllo aereo: *“Sembra che si sia schiantato sul Pentagono, signore”*.

O'Brian sorvola il Pentagono e chiede al controllo aereo se vogliono che continui a sorvolare la zona per fornire assistenza, ma dal controllo aereo sono categorici: deve allontanarsi di lì al più presto. La ragione è semplice: il C-130 di O'Brian potrebbe essere scambiato per un altro aereo dirottato, ed essere abbattuto. O'Brian non se lo fa ripetere e si allontana rapidamente.

(Fonte: [Guardian](#))

Ore 09:39. Controllo aereo di Cleveland. Volo UA93.

Dal volo UA93 viene diffuso via radio il seguente messaggio: *“Qui è il comandante. E' preferibile che restiate tutti seduti. C'è una bomba a bordo e stiamo ritornando in aeroporto. Per piacere restate tranquilli”*.

Come già accaduto ad Atta, anche Jarrah continua a premere l'interruttore sbagliato, e quello che dovrebbe essere un messaggio per i passeggeri finisce per essere trasmesso sulla frequenza radio del controllo aereo..

Di certo però questa volta i passeggeri hanno una chiara idea di cosa li aspetta, visto che sono al corrente di quanto accaduto al WTC, per cui non abboccano alla storia della bomba e del rientro in aeroporto.

Ore 09:39 circa. Pentagono.

Al Pentagono viene attivato il piano di emergenza MASCAL.

MASCAL è il nome con cui sono note una serie di esercitazioni che servono a mettere a punto piani di emergenza per vari tipi di disastri che coinvolgono edifici e strutture militari.

I piani prevedono, tra l'altro, le procedure di evacuazione, quelle antincendio e quelle di soccorso medico.

Tra i primi a soccorrere i feriti, c'è il Segretario alla Difesa Donald Rumsfeld, che senza indugio abbandona il suo ufficio al Pentagono e raggiunge il punto dell'impatto.

(Fonti: [Washington Post](#) [Telegraph](#))

Nel frattempo, sempre al Pentagono viene iniziata una tele-conferenza per gestire la minaccia aerea (l'orario preciso va collocato tra le 09:34 e le 09:40 ma è probabile e logico che sia iniziata subito dopo l'impatto del volo AA77).

Vengono connessi in tele-conferenza il Presidente, il Vice Presidente, il Segretario alla Difesa, la

Casa Bianca, lo Stato Maggiore della Difesa, l'Air Force One (l'aereo presidenziale) ed il NORAD. Soltanto alle 10.17 si riuscirà a connettere anche la FAA.

Ore 09:40 circa. Sarasota, Florida.

Bush insiste per rientrare immediatamente a Washington DC, nonostante i servizi segreti ritengano troppo rischiosa la capitale.

Ore 09:40 circa. Volo UA93.

Orario approssimato. Poco dopo lo schianto del volo AA77, Tom Burnett chiama nuovamente la moglie Deena.

Deena: "Si stanno impossessando degli aerei e si schiantano contro gli edifici su e giù per la Costa Orientale!"

Tom non ha esitazioni: "OK. Faremo qualcosa. Ti richiamo".

(Fonte: [Post Gazette](#))

Ore 09:40. United Airlines. Centro di comando FAA di Herndon.

Il centro di coordinamento voli della United Airline notifica al comando FAA di Herndon che il volo UA93 non risponde alle comunicazioni radio ed è fuori rotta.

Ore 09:41. Volo UA93.

Il centro messaggi della United Airlines continua ad avvisare i velivoli in volo di bloccare ogni accesso alla cabina di pilotaggio: *"Avviso di massima priorità. Bloccate l'accesso alla cabina di pilotaggio. Due aerei hanno impattato il New York Trade Center... i voli UA175 e UA93 sono dispersi"*. Immediatamente dopo, un ulteriore messaggio viene inviato direttamente al volo UA93.

E' identico al precedente, ma alla fine riporta: *"I voli UA 175 e UA93 sono stati rintracciati"*.

Probabilmente con quest'ultimo messaggio la United Airlines cerca di informare il pilota (il capitano Jason Dahl) che stanno seguendo il volo UA93 sui radar.

Ma Dahl è morto o gravemente ferito e quel messaggio non può essergli di alcuna utilità.

Evidentemente però Jarrah mangia la foglia, perchè subito il transponder del volo UA93 viene spento (più precisamente all'inizio è spento e ri-acceso con intermittenza).

Questa volta però i controllori aerei di Cleveland non si fanno cogliere di sorpresa: essi hanno già localizzato l'aereo sul radar primario, e lo spegnimento del transponder non impedisce loro di continuare a seguirne la rotta, avvalendosi anche del contatto visivo di altri aerei in volo.

Si accorgono quindi che il volo UA93, dopo aver volato verso Est, sta puntando a Sud, e sta perdendo quota.

Ore 09:42. Centro di Comando FAA di Herndon.

Il responsabile operativo della FAA, Ben Sliney, appresa la notizia dell'impatto sul Pentagono, e di seguito alle insistenti richieste del Ministro dei Trasporti Mineta, ordina a tutti i centri di controllo aereo il blocco totale di tutti i voli su tutto il territorio nazionale.

Tutti gli aerei in volo devono atterrare immediatamente all'aeroporto più vicino.

Si tratta di una misura unica nella storia dell'aviazione civile americana.

In quel momento, ci sono in volo 3.300 aerei commerciali e 1.200 aerei privati: 4.500 in tutto.

I controllori del traffico aereo riescono a far atterrare senza incidenti 2.868 aerei nei primi 60 minuti dall'ordine.

Alle ore 12:16 lo spazio aereo americano è totalmente vuoto, con l'unica eccezione dei voli militari e dei servizi di emergenza.

La misura è l'unica veramente corretta: solo una volta liberati i cieli dalle migliaia di aerei civili, è possibile evidenziare la presenza di altri aerei dirottati, e lasciare mano libera ai piloti dei caccia.

(Fonti: [USA Today](#) [Washington Post](#))

Ore 09:44. Volo UA93.

Il passeggero Todd Beamer riesce a contattare i centralinisti della GTE Airfone, la società gestore dei telefoni di bordo del velivolo. L'uomo spiega che l'aereo è stato dirottato, che il pilota e il primo ufficiale giacciono sul pavimento feriti o morti, che uno dei dirottatori indossa una fascia rossa e ha una bomba, che due dirottatori armati di coltello sono entrati nella cabina di pilotaggio chiudendo la porta dietro di sé, che i passeggeri sono stati spostati verso la coda dell'aereo e nessuno li controlla, che l'aereo sta volando su e giù ed ha cambiato rotta, che alcuni passeggeri stanno decidendo di fare qualcosa. La conversazione va avanti per alcuni minuti, poi Todd lascia il telefono per unirsi agli altri passeggeri nel tentativo di riprendere il controllo dell'aereo.

Il centralinista sente la frase: *"Let's roll!"*

La moglie di Todd, Lisa, riferirà ai giornalisti che quella frase era un incitamento tipicamente usato dal marito.

(Fonti: [Post Gazette](#) ; [CNN](#) ; [Newsweek](#) ; [Post Gazette](#))

Ore 09:44. NORAD. Volo Delta 1989.

Continuano ad accavallarsi segnalazioni di possibili aerei dirottati, che si riveleranno dei falsi allarmi. Tra questi c'è il volo Delta 1989.

(Fonti generali; [Code One Magazine](#))

Ore 09:45. Casa Bianca. Washington D.C.

La Casa Bianca viene evacuata.

(Fonti: [CNN](#) ; [Washington Post](#))

Ore 09:46. Volo UA93. Comandi FAA.

Linda Gronlund, passeggera, riesce a contattare la sorella e lascia un messaggio vocale sulla segreteria spiegando cosa sta succedendo sull'aereo.

Il centro di comando FAA di Herndon avverte il quartier generale della FAA che il volo UA93 si trova ormai a soli 29 minuti da Washington D.C.

(Fonti: [MSNBC](#) ; *Staff Report 26 agosto 2004*)

Ore 09:49. Volo UA93. Comandi FAA.

Marion Britton, passeggera, chiama il proprio fidanzato e gli spiega cosa sta accadendo e spiega che i dirottatori hanno tagliato la gola a un paio di passeggeri.

Il comando FAA di Herndon suggerisce al quartier generale della FAA l'opportunità di richiedere assistenza militare per il volo UA93 (nessuno ha ancora avvisato i militari di quanto sta accadendo con il volo UA93 !).

(Fonti: [MSNBC](#) ; [Post Gazette](#); [Post Gazette](#); *Staff Report 26 agosto 2004*)

Ore 09:49. NORAD.

Il comando del NORAD ordina a tutte le basi aeree sul territorio americano, di preparare tutti gli aerei da caccia disponibili, con armamento completo, e di avviarli in "battle station" (ossia pronti al decollo immediato). Anche due aerei AWACS (centro radar e comando volante) che si trovavano in volo di addestramento, vengono inviati a coprire rispettivamente l'area di Washington e l'Air Force One (l'aereo presidenziale).

(Fonti generali; [Code One Magazine](#))

Ore 09:50. Volo UA93.

Una assistente di volo riesce a contattare il marito e spiega quanto sta accadendo sull'aereo, precisando che i dirottatori sono tre, armati di coltello, indossano delle bandane rosse. Riferisce di

aver visto dal finestrino che l'aereo ha sorvolato un grosso fiume e ritiene si tratti del Mississippi. La donna aggiunge che i passeggeri stanno discutendo su come reagire contro i terroristi e stanno preparando dei contenitori con acqua bollente da scagliare contro di essi. L'assistente di volo si chiama Sandra Bradshaw (fonte: [News Record](#))



Ore 09:50 circa. Volo UA93.

Orario stimato.

Poco prima che inizi la rivolta dei passeggeri, Tom Burnett (*a sinistra*) fa l'ultima telefonata a sua moglie Deena:

Tom: "Un gruppo di noi ha deciso di agire"

Deena: "No, Tom, tu resta seduto e non attirare l'attenzione su di te!"

Tom: "Ascoltami Deena. Se quelli intendono far schiantare l'aereo, noi dobbiamo fare qualcosa. Non possiamo aspettare che intervengano le autorità. Dobbiamo fare qualcosa, adesso. Prega per noi Deena, è tutto ciò che puoi fare. Dobbiamo agire".

(Fonte: [Post Gazette](#))

Ore 09:53. Volo UA93. FAA.

Il quartier generale della FAA informa il comando FAA di Herndon che i vertici dell'Ente stanno discutendo circa l'opportunità di far decollare i caccia intercettori.

Ore 09:53. Afghanistan.

La NSA intercetta una telefonata in partenza da un collaboratore di Osama Bin Laden, in Afghanistan, verso un numero telefonico della Georgia (ex URSS). Il chiamante dice: *"Ho sentito le buone notizie... C'è ancora un altro bersaglio"*.

Questa telefonata sarà effettivamente ascoltata e tradotta un po' più tardi, e riportata dal direttore della CIA al Segretario della Difesa Rumsfeld alle ore 12:05.

(Fonte: [CBS News](#))

Ore 09:54. Sarasota, Florida.

L'Air Force One con a bordo il Presidente Bush decolla dall'aeroporto di Sarasota.



Ore 09:54. Volo UA93.

Honor Elizabeth Wanio (*foto a sinistra*) riferisce telefonicamente alla suocera che i passeggeri hanno deciso di assalire i terroristi nella cabina di pilotaggio.

Chiude la telefonata per partecipare all'azione.

(Fonte: [Post Gazette](#)).

Ore 09:55. Volo UA93.

Jarrah (il terrorista che pilota l'aereo) inserisce nel computer di navigazione automatica il codice dell'aeroporto Reagan di Washington DC.

(Questo dato proviene dall'analisi del registratore dei dati di volo, la cosiddetta scatola nera, curata dall'NTSB, l'ente per la sicurezza del trasporto aereo. Esso conferma che la scatola nera del volo UA93 è stata recuperata in buone condizioni).

Ore 09:55. Volo UA93.

Un centralinista della GTE, che è in comunicazione telefonica con un passeggero del volo UA93 (vedi sopra, alle 09:44) sente qualcuno che dice: *“Siete pronti? OK, iniziamo il ballo!”* (la frase usata è *“Let's roll !”*, una frase che è diventata simbolo dell'eroico gesto dei passeggeri del volo UA93). La conversazione si interrompe.

Ore 09:56. Volo UA93. Comando FAA di Herndon.

Sandra Bradshaw, l'assistente di volo che è in contatto telefonico con il marito, dice: *“Stanno tutti correndo verso la prima classe. Devo andare. Ciao!”* e chiude la conversazione.

Intanto, il comando FAA di Herndon informa il quartier generale della FAA che i radar hanno perso ogni contatto del volo UA93 nell'area di Pittsburgh.

La ragione della perdita del contatto radar è con tutta probabilità dovuta al fatto che il volo UA93 si è abbassato di quota al di sotto del limite coperto dai radar del controllo aereo.

Ore 09:57. Volo UA93.

I passeggeri iniziano la loro azione di rivolta. Vi è un duro scontro con i dirottatori.

Le grida ed i suoni di questo scontro sono stati memorizzati nel registratore dei suoni in cabina.

(Le “scatole nere” su un aereo sono due: una registra i dati di volo, l'altra registra i suoni e le voci nella cabina di pilotaggio. Il registratore vocale è stato rinvenuto in buone condizioni).

Ore 09:58. Volo UA93.

Jarrah inizia a muovere disperatamente l'aereo, facendolo oscillare a destra e sinistra e verso l'alto ed il basso, nel tentativo di far perdere l'equilibrio ai passeggeri che tentano di forzare l'accesso alla cabina di pilotaggio.

Ore 09:59 circa. Washington D.C.

Orario approssimato. Dale Watson, responsabile della sezione antiterrorismo dell'FBI, contattata Richard Clarke, consigliere antiterrorismo della Casa Bianca, e riferisce: *“Abbiamo acquisito le liste dei passeggeri dalle compagnie aeree. Abbiamo riconosciuto alcuni nominativi. Sono di Al-Qaida”*. Clarke non riesce a capire come sia possibile che appartenenti ad Al-Qaida siano riusciti a imbarcarsi sugli aerei, e Watson risponde: *“Non prendertela con me. La CIA ha scordato di parlarcene”*.

E' lo stesso Richard Clarke a riferire di questo particolare, in un controverso libro da lui scritto dopo aver lasciato gli incarichi governativi, ma l'episodio corrisponde alle sequenze logiche e cronologiche dei fatti.

Abbiamo visto, infatti, che grazie alle telefonate degli assistenti di volo le compagnie aeree riuscirono a identificare subito i sospetti terroristi, e di fatto sui voli dirottati i terroristi erano gli unici arabi presenti, per cui è ragionevole pensare che la prima cosa che fecero CIA ed FBI fu quella di controllare quei nominativi.

E abbiamo visto come per alcuni di quei nominativi esistessero già delle segnalazioni in possesso dei servizi segreti: ad esempio, Mohamed Atta era stato segnalato alla CIA di Amburgo, il Mossad aveva segnalato poche settimane prima i nominativi dello stesso Atta, di Nawaf Al-Hazmi, Khalid Al-Mihdhar e Marwan Al-Shehhi.

Il collegamento tra i dirottatori ed Al-Qaida, quindi, fu chiaramente tempestivo.

Ed è pure un dato di fatto che tra la CIA e l'FBI non vi era un adeguato scambio di dati, i due enti lavoravano ciascuno per proprio conto, come è chiaramente emerso negli atti della Commissione di Inchiesta.

Le parole di Clarke, quindi, si inseriscono perfettamente nel contesto dei fatti.

(Fonte: *“Against All Enemies”*, Clarke, 2004 – riportato da Cooperative Research)

(Fonte: [New York Times](#), *“Truth as a Weapon”*, Maureen Dowd, 25 marzo 2004)



Ore 09:58 e 59 secondi. South Tower, New York.

La South Tower crolla uccidendo tutti gli occupanti, compresi i soccorritori.

Molte persone che si trovano nell'area e negli edifici circostanti muoiono investite dalle macerie.

In quel momento i vigili del fuoco hanno appena raggiunto il 78° piano della South Tower, mentre alla North Tower sono arrivati al 54° piano.

(a sinistra, il momento del collasso della South Tower)

Ore 10:00. WTC New York.

Alle squadre di soccorso impegnate nella North Tower e nell'area del WTC, viene ordinato di ritirarsi immediatamente e di mettersi in salvo. Non tutte le squadre ricevono l'ordine, e non tutte lo eseguono: in molti si rifiutano di abbandonare a sé stesse le persone ancora intrappolate nell'edificio. Dalla radio di uno dei vigili del fuoco arriva questo messaggio: *“We're not fucking coming out!”* che si può tradurre approssimativamente in *“fanculo! Non ce ne andiamo!”*

Ore 10:00 circa. Pentagono, Washington D.C.

La sezione del Pentagono colpita dal volo AA77 crolla *(foto a destra)*. Non ci sono altre perdite umane perché i vigili del fuoco, cogliendo i segni premonitori del cedimento della struttura, si allontanano in tempo. L'orario indicato è approssimato (va collocato tra le 09:57 e le 10:10).

(Fonti: ASCEE Pentagon Building Performance Report; [CNN](#))



Ore 10:00 circa. Washington D.C.

I caccia F-16 di Langley stabiliscono una CAP (pattuglia di combattimento) sopra il cielo della capitale.

Ore 10:00 e 13 secondi. Volo UA93.

Jarrah stabilizza il volo dell'aereo, ma i passeggeri continuano a lottare contro i dirottatori, per cui riprende a far oscillare l'aereo.

Ore 10:00 e 25 secondi. Volo UA93.

Un passeggero urla: *“Nell'abitacolo! Altrimenti moriremo!”*.

Ore 10:00 e 42 secondi. Volo UA93.

Un passeggero incita *“Roll it!”* (che nel contesto può significare: *“Spingete ! ”*)

Ore 10:01. Volo UA93.

Jarrah chiede a un suo compagno: *“Devo mandarlo giù?”*

L'altro risponde: *“Sì... spingilo giù!”*

Ore 10:02. Casa Bianca. Washington DC. Volo UA93.

Il servizio segreto informa il Vice Presidente Cheney che c'è un altro aereo che dirige su Washington. Si riferisce al volo UA93, e l'informazione proviene dalla FAA che ha tracciato su un display una rotta immaginaria tra l'ultima posizione nota del volo UA93 (area di Pittsburgh) e Washington, aggiornando in tempo reale la posizione dell'aereo, calcolata sulla base della sua velocità.

Ore 10:02 e 23 secondi. Volo UA93.

Mentre i passeggeri continuano il loro assalto, uno dei dirottatori urla a Jarrah: *“Spingilo giù! Spingilo giù!”*.

L'aereo viene puntato verso il basso, ruota su stesso fino a trovarsi capovolto, mentre i terroristi urlano: *“Allah è grande”*

La trascrizione degli ultimi 30 minuti delle voci in cabina di pilotaggio, registrata dalla “scatola nera” del volo UA93, è stata riportata integralmente in [Appendice](#).

Ore 10:03 e 11 secondi. Volo UA93.

Il volo UA93 si schianta a oltre 930 km/h nel terreno, in un campo deserto di Shanksville, in Pennsylvania, a 125 miglia (soli 20 minuti di volo) da Washington DC. L'impatto è così forte che l'aereo si infila letteralmente nel terreno, disintegrandosi.



A sinistra: la foto mostra una veduta aerea del punto in cui il volo UA93 ha impattato il terreno.

Ore 10:05. Pennsylvania. Volo UA93.

Il C-130 Golfer-6 del tenente colonnello O'Brian, che ha ripreso la rotta per il Minnesota dopo aver visto il volo AA77 schiantarsi sul Pentagono, vede una colonna di fumo nero alzarsi dalle campagne di Shanksville, a circa 17 miglia (27 km) di distanza. Il C-130 si trova a una quota di 24.000 piedi (7.000 metri). Immediatamente informa il controllo aereo di Cleveland.

Da Cleveland apprende che poco prima un aereo è scomparso dai radar proprio in quella zona.

La colonna di fumo vista da O'Brian è proprio quella causata dallo schianto del volo UA93, anche se in quel momento manca qualsiasi conferma.

(Fonti: [Guardian](#) ; [Pittsburgh Channel](#))

Ore 10:05 circa. Crash Site Volo UA93, Shanksville.

Il controllo aereo chiede al pilota di un aereo privato, un jet Falcon 20 in crociera in quella zona a circa 37.000 piedi di quota (oltre 11.000 metri), di deviare dalla propria rotta e di sorvolare a bassa quota l'area in cui si è schiantato il volo UA93, allo scopo di consentire ai radar di individuare con



precisione il punto dell'impatto e dirigere i soccorsi.

La presenza dell'aereo viene notata da molti testimoni e contribuirà ad alimentare il “mito” sulla presenza di altri aerei nella zona e sull'abbattimento dell'UA93 da parte di caccia dell'USAF.

Si noti, infatti, che il nome “Falcon” è comune sia al Falcon 20, sia ai caccia militari F-16 Falcon decollati proprio per proteggere Washington. Inoltre il Falcon 20 ha una linea molto filante e “aggressiva” (foto a sinistra) che l'occhio

inesperto ben può confondere con quella di un caccia militare.

Ad esempio una testimone, Susan McElwain, di anni 51, spesso citata dai sostenitori della tesi dell'abbattimento, ha riferito: *“L'aeroplano che ho visto puntava diritto sul punto dove è caduto il volo 93 e doveva essere lì vicino quando l'aereo è caduto... era tutto bianco e non aveva insegne ma sono sicura che fosse un aereo militare, aveva quella forma. Aveva due motori posteriori, una grande pinna sulla coda come gli spoiler che si montano dietro alle automobili, e due pinne verticali ai lati. Non ho trovato nulla del genere su Internet”* ([Mirror](#))



E' invece evidente che la descrizione è perfettamente compatibile con la linea del Falcon-20 !

I sostenitori dell'abbattimento preferiscono pensare che la donna abbia visto un aereo da combattimento A-10 Thunderbolt II (foto a sinistra) che effettivamente può sembrare assomigliante, ma l'A-10 non è un aereo da caccia, è un bombardiere, peraltro poco veloce (arriva a 700 km/h), specializzato nell'attacco ai carri armati, del tutto inadatto ad intercettare un velivolo come il Boeing 757 (che può volare a oltre 950 km/h).

(Fonti: [Post Gazette](#) ; [Pittsburgh Channel](#))

Ore 10:07. Controllo aereo di Cleveland. Comando NEADS.

Il controllo aereo di Cleveland, che ancora non sa o non ha capito che il volo UA93 è precipitato, finalmente informa il comando NEADS che il volo UA93 “ha una bomba a bordo”, e comunica le ultime coordinate note.

Questa informazione, oltre che incompleta e inesatta, è la prima informazione ricevuta dalla difesa aerea americana in ordine al volo UA93.

Invano il NEADS tenta di localizzare l'aereo sui radar (gli F-16 di Langley sono su Washington in posizione utile per difendere la capitale, anche se non hanno alcuna autorizzazione all'abbattimento): non c'è più nulla da cercare, ormai.

Ore 10:10. Comando NEADS.

Il comando di missione del NEADS informa il Weapons Director (che ha il controllo diretto dei caccia di Langley) che non c'è ancora l'autorizzazione per abbattere eventuali aerei dirottati, e che le istruzioni sono quelle di intercettare ed identificare il volo UA93.

Ore 10:10 circa. Casa Bianca, Washington DC.

L'orario è approssimato e va collocato tra le 10:10 e le 10:15.

Il NEADS preme per avere l'autorizzazione ad abbattere gli aerei civili dirottati e fuori controllo.

Il Vice Presidente Cheney è in contatto telefonico con il Presidente Bush, al quale riferisce che il cielo di Washington DC è ora protetto da una pattuglia di caccia intercettori ma serve l'autorizzazione per abbattere gli aerei civili dirottati.

Bush dà la sua autorizzazione verbale a Cheney.

Poco dopo questa telefonata, un addetto militare comunica a Cheney che l'aereo in avvicinamento a Washington si trova a 80 miglia di distanza. Si riferisce al volo UA93, che in realtà è già precipitato, ma come abbiamo visto (ore 10:02) la FAA sta calcolando la posizione dell'aereo mediante una simulazione, partendo dai dati dell'ultima posizione nota (quella delle ore 09:56).

L'addetto militare chiede a Cheney se i caccia hanno l'autorizzazione per l'abbattimento.

Cheney autorizza l'abbattimento.

Ore 10:11. Comando NEADS.

Il comando di missione del NEADS contatta la base aerea di Syracuse (New York) per far preparare dei caccia nell'eventualità di dover intercettare il volo UA93 (la cui posizione non è nota al NEADS). La base di Syracuse (che non è una base assegnata al servizio di allarme della difesa aerea) risponde che nel giro di una quindicina di minuti può preparare i caccia, ma armati solo di cannone (senza missili aria-aria).

Ore 10:12 circa. Casa Bianca, Washington DC.

L'orario è approssimativo, in quanto va collocato tra le 10:12 e le 10:18.

Il Vice Presidente Cheney continua a essere informato dall'attendente militare sulla posizione del volo UA93, che in questo momento è a 60 miglia di distanza (si tratta sempre della posizione stimata dalla FAA, perchè in realtà il volo UA93 si è schiantato da parecchi minuti).

L'attendente chiede al Vice Presidente se l'ordine di abbattimento è confermato, e Cheney lo conferma.

(Fonte: [Washington Post](#))

Ore 10:13 circa. New York.

Il Palazzo delle Nazioni Unite viene evacuato: oltre 11.000 persone lasciano gli edifici ONU.

(Fonti: [CNN](#))

Ore 10:13. Quartier generale FAA.

Il comando FAA di Herndon avverte il quartier generale FAA che il volo UA93 è precipitato.

Ore 10:15. Comando NEADS.

Il NEADS chiama la FAA a Washington per avere notizie aggiornate sul volo UA93, e apprende che l'aereo è precipitato.

Questo è il testo della conversazione, registrata e trascritta:

NEADS: "Washington, vorremmo un aggiornamento"

FAA: "Ditemi"

NEADS: "United 93, avete qualche altra informazione?"

FAA: "Oh sì, è a terra"

NEADS: "E' a terra?"

FAA: "Sì"

NEADS: "Quando è atterrato? Perchè...."

FAA: "Non è atterrato"

NEADS: "Oh... è a terra? Nel senso è andato giù?"

FAA: "Sì, da qualche parte a nord-est di Camp David"

NEADS: "Nord-est di Camp David..."

FAA: "Quello è l'ultimo rapporto che abbiamo. Non si sa il punto esatto".

Ore 10:18. Casa Bianca, Washington DC.

Il direttore dello Staff della Casa Bianca, Joshua Bolten, suggerisce a Cheney di chiamare il Presidente Bush e di ottenere una conferma formale dell'ordine di abbattere l'aereo dirottato. Cheney chiama Bush, e ottiene conferma dell'ordine.

Mentre la prima autorizzazione era generica ed è rimasta verbale tra Bush e Cheney, quest'altra autorizzazione è precisa e formale, e di essa vi è un preciso riscontro: viene infatti annotata da Ari Fleischer, addetto stampa del Presidente, in volo sull'Air Force One.

L'annotazione riporta l'orario delle 10:20.

Pochi minuti dopo, giunge alla Casa Bianca la notizia che il volo UA93 si è schiantato al suolo, e Cheney si fa idea che il velivolo possa essere stato abbattuto proprio di seguito alla sua autorizzazione.

(Sugli ordini di Cheney e sulla sorte del volo UA93, vedi in Appendice: "L'ordine segreto di Cheney")

Ore 10:19. Pentagono, Washington DC.

Tra le 10:14 e le 10:19 un tenente colonnello dalla Casa Bianca riferisce ripetutamente ai comandi militari del Pentagono che il Vice Presidente Cheney ha autorizzato e confermato l'autorizzazione ad abbattere aerei in avvicinamento una volta verificato che si tratti di aerei dirottati.

Ore 10:22. Washington DC.

Una serie di edifici federali, nonché la World Bank, vengono evacuati.

(Fonti: [CNN](#))

Ore 10:25. Presidente Bush. NORAD.

Bush concede l'autorizzazione formale per l'abbattimento di aerei civili.

Questo è l'orario ufficiale dell'autorizzazione presidenziale al NORAD, registrato nel "log" della teleconferenza iniziata circa un'ora prima al Pentagono (vedi sopra, ore 09:39), alla quale partecipavano tutte le autorità che erano in grado di recepire e ritrasmettere in maniera adeguata quel tipo di ordine/autorizzazione (si noti che c'è una grande differenza tra ordine e autorizzazione, e questo spiega una certa confusione negli orari: probabilmente questo orario si riferisce all'ordine vero e proprio).



Ore 10:28 e 25 secondi. North Tower, New York.

La North Tower collassa uccidendo tutti gli occupanti.

Miracolosamente riescono a salvarsi dodici vigili del fuoco, un agente dell'autorità portuale e tre civili, che stavano scendendo lungo la scala B dell'edificio. Vengono protetti da un pezzo di struttura rimasto in piedi.

Il bilancio per i soccorritori è amaro: nelle due Torri perdono la vita 343 vigili del fuoco e 60 poliziotti.

Tra i morti ci sono anche il Comandante dei vigili del fuoco e il Comandante del Dipartimento di Polizia dell'Autorità Portuale, e molti alti ufficiali.

(Foto a sinistra: il momento in cui la North Tower collassa)

Ore 10:30. Casa Bianca, Washington D.C.

Si accavallano notizie di altri aerei dirottati in avvicinamento a Washington.

In realtà si riveleranno tutti falsi allarmi, causati prevalentemente da elicotteri di soccorso che si dirigono verso il Pentagono.

Ore 10:31. Comando NEADS.

Il Colonnello Marr riceve comunicazione dal NORAD che il Vice Presidente degli Stati Uniti ha autorizzato *“l'abbattimento di aerei che non rispondono alle direttive”*.

Si tratta di una formulazione vaga, che non soddisfa i vertici militari i quali tardano a passarla ai piloti dei caccia, per il timore che essi possano prendere decisioni sbagliate, in assenza di regole di ingaggio chiare.

Infatti nessuno dei responsabili del NEADS se la sente di passare un ordine così generico ai piloti.

Il che non significa che i caccia non avrebbero abbattuto un aereo dirottato in avvicinamento, ma semplicemente che ai piloti non era concessa questa valutazione. Sarebbe stato direttamente il NEADS a valutare e ordinare un eventuale abbattimento.

I militari, che ben comprendono la differenza tra ordine e autorizzazione, sanno che “autorizzare un pilota” ad abbattere un aereo dirottato, senza specificare chi debba dirgli se è un aereo dirottato e quali misure debba adottare prima di procedere all'abbattimento (le cosiddette regole di ingaggio: ad esempio sparare dei colpi di avvertimento, effettuare un certo numero di tentativi di chiamata via radio, stabilire la distanza massima alla quale all'aereo può essere permesso di avvicinarsi all'obiettivo protetto, ecc...) significa rimettere a quel pilota la completa responsabilità di ogni decisione presa. E questo non solo non sarebbe giusto, ma sarebbe rischioso perché esporrebbe a errori di valutazione.

Pertanto, il comando del NEADS avvocò a sé questa responsabilità, senza trasferirla ai piloti.

Ore 10:35 circa. Base aerea di Andrews, Maryland.

Orario stimato.

Il personale logistico sta rifornendo e armando quattro aerei da mandare in volo (vedi sopra, ore 09:30).

Il servizio segreto richiama nuovamente, e questa volta la chiamata non ha un tono di cortesia: *“Decollate immediatamente!”* è l'ordine perentorio che giunge telefonicamente.

E quasi contemporaneamente, dalla Casa Bianca arriva un'altra chiamata in cui si precisa che l'area di Washington va considerata *“free fire zone”*: ossia un'area in cui si possono usare le armi senza limitazioni e senza ulteriori autorizzazioni (è probabile che anche questa chiamata provenga dai servizi segreti addetti alla protezione della Casa Bianca).

In quel momento, quattro caccia sono stati riforniti e preparati per il decollo ma due sono armati solo con munizionamento da esercitazione, mentre sugli altri due stanno caricando i missili Sidewinder messi a disposizione dal colonnello Mozley.

Il colonnello Sasseville decide di decollare immediatamente, assieme a un altro pilota, con i due caccia pronti, anche se armati solo con munizioni da esercitazione.

Gli altri due piloti seguiranno con i caccia armati di missili, una decina di minuti dopo.

Mentre Sasseville si avvia al decollo, sulla pista atterrano i tre F-16 che rientrano dall'esercitazione in North Carolina.

I tre piloti non fanno in tempo a scendere dall'aereo: dal centro operativo di Andrews chiedono loro quanto carburante hanno ancora a bordo.

Solo uno dei tre caccia ha ancora un po' di carburante, è quello del Maggiore Billy Hutchinson, che ha poco più di 1000 kg di cherosene (meno di 1/3 del normale “pieno”) e gli viene ordinato di decollare immediatamente. L'aereo è del tutto disarmato.

(Fonte: [Aviation Week](#))

Ore 10:38. Base aerea di Andrews, Maryland.

I tracciati radar confermano che questo è il momento esatto in cui il primo F-16 di Andrews è in volo per fornire copertura aerea alla capitale.

Si noti che la base aerea di Andrews dista appena 20 km da Washington DC, corrispondenti a poco meno di due minuti di volo operativo.

Ore 10:39. Casa Bianca e Pentagono, Washington DC

Nel corso della tele-conferenza in atto presso il Pentagono, il Vice Presidente Cheney interviene dalla Casa Bianca per aggiornare il Segretario alla Difesa Rumsfeld:

Cheney: "Abbiamo qui non meno di tre segnalazioni di aerei in avvicinamento a Washington. Un paio di questi sono confermati come aerei dirottati. E in ottemperanza alle istruzioni che ho ricevuto dal Presidente, ho dato l'autorizzazione ad abbatterli. Mi senti?"

Rumsfeld: "Sì, ho capito. A chi hai dato questa direttiva?"

Cheney: "L'ho fatta trasmettere dal centro operativo della Casa Bianca"

Rumsfeld: "OK, ma lasciami chiarire un punto fondamentale. Quella direttiva è stata trasmessa ai caccia?"

Cheney: "Sì"

Rumsfeld: "Quindi, noi abbiamo un paio di caccia in volo quassù in questo preciso momento che hanno queste istruzioni?"

Cheney: "Sì è corretto. E da quello che ho capito essi hanno già abbattuto un paio di aerei"

Rumsfeld: "Questo non possiamo confermarlo. Abbiamo appreso che un aereo si è schiantato al suolo ma nessun pilota ha riportato di averlo abbattuto".

La preoccupazione di Rumsfeld è che l'autorizzazione all'abbattimento sia stata effettivamente trasmessa ai piloti da caccia, e che questi abbiano delle regole di ingaggio chiare.

Né Cheney né Rumsfeld sanno che su Washington ci sono altri caccia, che hanno l'autorizzazione ad intraprendere qualsiasi azione necessaria: sono i caccia di Andrews.

Ore 10:45 circa. Crash site Shanksville.

Un altro pilota privato, di nome James Will, questa volta a bordo di un piccolo Cessna, sorvola l'area dell'impatto del volo UA93 per curiosità personale e per scattare alcune fotografie.

Viene allontanato da un elicottero della polizia e costretto ad atterrare a Johnstown.

(Fonte: [Pittsburgh Channel](#))

Ore 10:45. Washington DC.

Tutti gli edifici federali vengono evacuati.

(Fonti: [CNN](#))

Ore 10:46. Lima, Perù.

Il Segretario di Stato Colin Powell, che circa un'ora prima aveva interrotto la sua missione diplomatica in Sud America, riparte con urgenza per gli Stati Uniti.

(Fonti: [CNN](#) ; [Washington Post](#))

Ore 10:50 circa. Washington D.C.

I primi caccia lanciati da Andrews, che in pratica erano disarmati a parte le munizioni da esercitazione, sono raggiunti da almeno altri due caccia F-16, sempre di Andrews, questa volta armati di missili aria-aria Sidewinder e con la massima libertà di azione.

Ore 11:18. American Airlines.

La compagnia rende noto di aver perso i voli AA11 e AA77.

(Fonti: [CNN](#))

Ore 11:26, United Airlines.

La compagnia rende noto di aver perso il volo United 93, schiantatosi in Pennsylvania, e di essere *“estremamente preoccupata”* per la sorte del volo United 175.

Evidentemente alla United Airlines continuano ad avere le idee molto poco chiare sull'accaduto.

(Fonti: [CNN](#))

Ore 10:45 circa. Air Force One, Base aerea di Barksdale, Louisiana

L'aereo presidenziale atterra sulla base aerea di Barksdale.

Bush registra un video-messaggio da diffondere ai mass-media.

I servizi segreti insistono per non fare rientro a Washington, e anche il Vice Presidente Cheney è dello stesso parere.

Si decide per fare tappa su un'altra base aerea, quella di Offutt, in Nebraska, che dispone di un centro di comando, controllo e comunicazione in grado di garantire i collegamenti tra il Presidente e le altre autorità.

Inoltre Offutt è in grado di alloggiare l'intero staff presidenziale in condizioni di sicurezza adeguate, ove fosse necessario trascorrervi più giorni.

Ore 11:59. United Airlines.

La compagnia riconosce di aver perso il volo United 175.

(Fonti: [CNN](#))

Ore 12:04. Los Angeles.

L'aeroporto internazionale di Los Angeles viene evacuato precauzionalmente: 3 degli aerei dirottati erano destinati lì.

(Fonti: [CNN](#))

Ore 12:15. San Francisco.

L'aeroporto internazionale di San Francisco, destinazione programmata del volo UA93, viene evacuato come misura precauzionale.

(Fonti: [CNN](#))

Ore 13:04. Base aerea di Barksdale, Louisiana.

Il Presidente Bush lancia un messaggio alla nazione, e al mondo:

“Non faremo errori. Troveremo i responsabili, e li puniremo”.

(Fonti: [CNN](#))

Ore 13:27. Washington D.C..

Nella città viene dichiarato lo stato di emergenza.

(Fonti: [CNN](#))

Ore 13:44. Base navale di Norfolk, Virginia.

Le portaerei Washington e Kennedy lasciano il porto di Norfolk insieme a cinque unità da combattimento lanciamissili, con lo scopo di schierarsi a protezione della costa orientale degli Stati Uniti.

(Fonti: [CNN](#))

Ore 14:50. Base aerea di Offutt, Nebraska.

L'aereo presidenziale atterra a Offutt.

Ore 15:15 circa. Base aerea di Offutt, Nebraska.

Il Presidente Bush presiede un Consiglio di Sicurezza Nazionale, in teleconferenza con il Vice Presidente Dick Cheney ed il Consigliere alla Sicurezza Nazionale Condoleezza Rice, entrambi dal bunker della Casa Bianca, e con il Segretario alla Difesa Donald Rumsfeld al Pentagono.

Alla videoconferenza prende parte anche il Direttore della CIA Tenet, il quale riferisce che la CIA sta accertando le responsabilità degli attacchi, ma le prime informazioni puntano tutte su Al-Qaida. Le forze armate americane vengono portate a livello "Defcon 3", uno dei massimi livelli di allerta previsti (bisogna andare indietro al 1973 per trovare un simile precedente).

(Fonti [CNN](#) ; *Rapporto finale 9/11 p.326*)

Ore 16:00. Washington.

Da fonti ufficiali del Governo americano, la CNN apprende che le prime informazioni specifiche raccolte dai servizi investigativi, sembrano indicare che Osama Bin Laden sia coinvolto negli attacchi.

(Fonti: [CNN](#))

Ore 16:25. USA.

Tutte le borse americane annunciano la chiusura per la giornata successiva.

(Fonti: [CNN](#))

**Ore 17:20. New York. WTC7**

Il WTC7, un edificio di 47 piani situato a poca distanza dalle Twin Towers, collassa per effetto dei danni strutturali subiti durante il collasso delle Twin Towers e a causa degli incendi che lo divorano da diverse ore.

I vigili del fuoco, d'intesa con la società proprietaria dell'edificio, avevano deciso alcune ore prima di non tentare di salvare l'edificio per non rischiare altre vite umane.

(Foto a sinistra: il WTC7 collassa).

(Fonte: [Dipartimento di Stato](#))

Ore 18:40. Pentagono. Washington D.C.

Il Segretario alla Difesa Rumsfeld annuncia che il Pentagono sarà pienamente operativo per la mattina seguente: "Avremo del lavoro da sbrigare..."

(Fonti: [CNN](#))

Ore 18:54. Casa Bianca. Washington D.C.

Dopo essere atterrato alla base di Andrews con la scorta di tre caccia, il Presidente Bush rientra alla Casa Bianca, dove nel frattempo è giunta anche la moglie Laura.

(Fonti: [CNN](#))

Ore 20:30. Casa Bianca. Washington D.C.

Il Presidente Bush tiene un discorso alla nazione.

(Fonti: [CNN](#))

Ore 21:22. Pentagono. Washington D.C.

Giornalisti riportano che i vigili del fuoco non sono ancora riusciti a spegnere gli incendi al Pentagono.

(Fonti: [CNN](#))

Ore 21:30. Casa Bianca. Washington D.C.

Bush tiene una riunione ad altissimo livello, nel bunker della Casa Bianca.

Vi partecipano il Vice Presidente Cheney, il Segretario alla Difesa Rumsfeld, la Consigliere per la Sicurezza Nazionale Rice, il Segretario di Stato Powell e il Direttore della CIA Tenet.

Lo scopo è quello di stabilire le linee operative per rispondere agli attacchi.

L'intelligence ha ormai chiuso il cerchio e non ci sono dubbi che gli attacchi provengono dalla rete terroristica Al-Qaida, capeggiata da Osama Bin Laden, e acquartierata in Afghanistan.

Rumsfeld spiega che occorreranno due mesi per preparare la risposta militare, ma avverte che la risposta non può essere solo militare.

Bisogna utilizzare tutti gli strumenti, compresi quelli legali, finanziari, diplomatici e di intelligence.

Bush è d'accordo, ma Tenet avverte: Al-Qaida ha la sua base principale in Afghanistan, ma è ramificata in tutto il mondo. *“Dobbiamo ragionare in termini di 60 nazioni”* spiega Tenet.

Bush risponde: *“Le affronteremo una per volta”*.

(Fonte: [Washington Post](#))

Fonti generali della Cronologia dell'11 settembre:

- Il rapporto finale della commissione di inchiesta indipendente, pubblicato nel 2004, dal titolo "9/11 Commission Report", con i seguenti documenti complementari: Staff Statement dal n° 1 al n° 17; Staff Report declassificato datato 26 agosto 2004; Monografie; Audizioni dei testimoni. Tutto il materiale è liberamente scaricabile dal sito www.9-11commission.gov ad eccezione dello Staff Report 26 agosto 2004 che può essere reperito sull'eccellente sito www.mipt.org

- Le fonti generali delle time-line dei voli dirottati, oltre che dai documenti precedentemente citati, sono costituite anche da: [Boston Globe](#) [Air Disaster – Special 9/11](#)

- Le fonti generali sulle comunicazioni radio che hanno interessato il Controllo Aereo, la FAA, i comandi della difesa aerea, sono costituite, oltre che dai documenti precedentemente citati, anche da: [Norad News Release](#) [Trascrizioni NEADS](#)

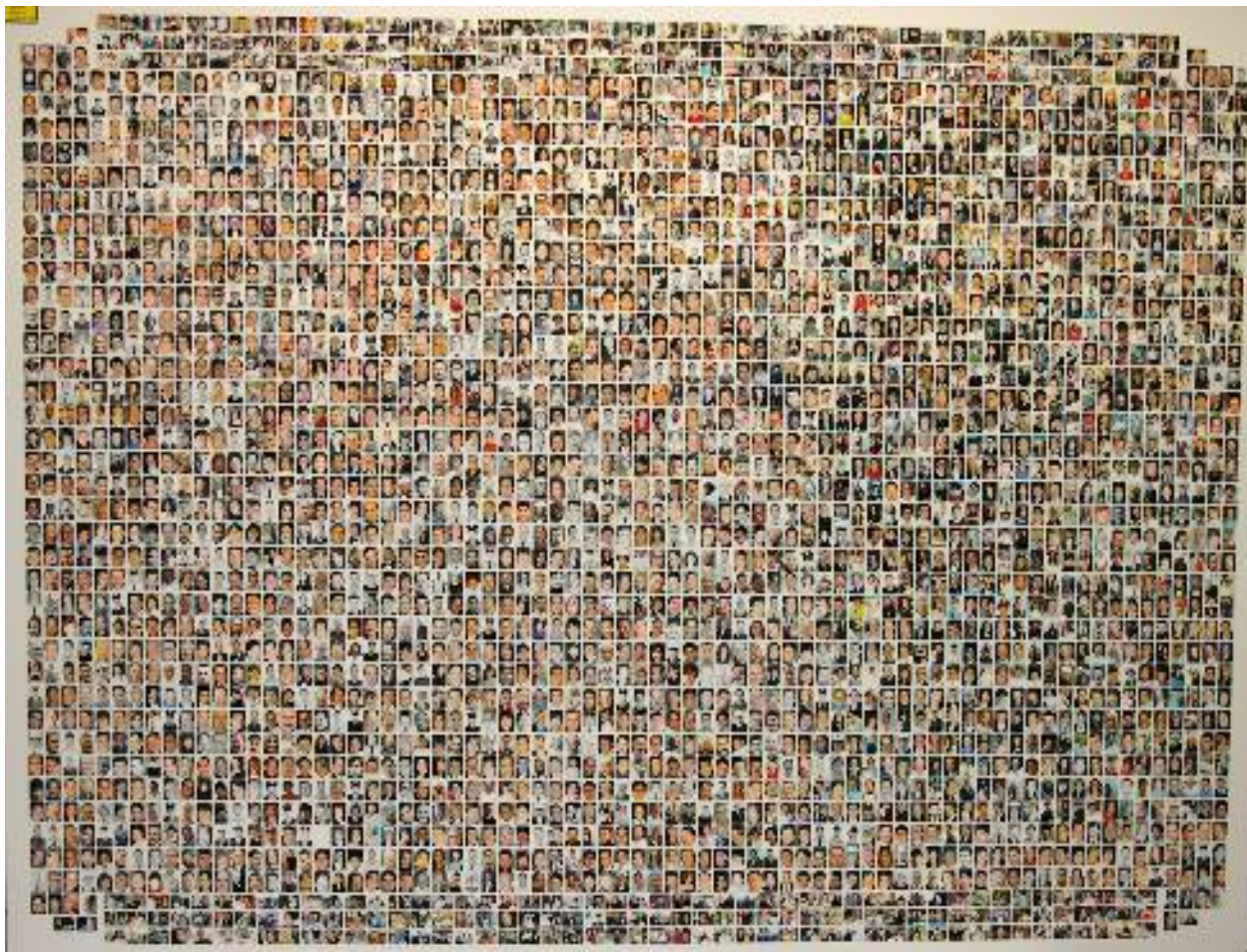
Come si può vedere, abbiamo scelto, quali fonti generali, un gruppo di documenti provenienti dal lavoro di inchiesta della Commissione Indipendente, che costituiscono migliaia e migliaia di pagine di documentazione preziosissima dalla quale è impossibile prescindere, due testate informative particolarmente qualificate (il Boston Globe ha sede a Boston, il cui centro ATC e comando FAA hanno avuto un ruolo di primo piano negli eventi di quella mattinata, mentre Air Disaster è un organo di informazione tecnica specializzato nei disastri aerei), la time-line ufficiale del NORAD che è l'ente responsabile della difesa aerea americana, e le trascrizioni delle conversazioni degli operatori del NEADS, che sono disponibili nella loro pienezza, senza tagli né filtri di alcun genere.

Queste fonti hanno costituito la base di partenza del nostro lavoro.

Esse sono state poi integrate da altre fonti, spesso nemmeno imparentate ai grandi Network americani, sia per sottoporre a verifica alcuni passaggi cruciali, sia per integrare i dati di dominio comune con altre informazioni più dettagliate o meno note.

La possibilità di lavorare direttamente sui file audio e sulle trascrizioni integrali, è stato un ulteriore elemento che ha consentito di svolgere un lavoro di verifica attento e minuzioso.

Le vittime dell'11 settembre



Twin Towers: 2.595 persone

Pentagono: 124 persone

Volo AA11: 92 persone

Volo UA175: 65 persone

Volo AA77: 64 persone

Volo UA93: 40 persone

Pompieri rimasti uccisi: 343

Poliziotti rimasti uccisi: 75

Terroristi rimasti uccisi: 19

Dopo l'11 settembre, fino a dicembre 2001

Settembre 2001. Ground Zero.

Migliaia di volontari partecipano alle operazioni di soccorso tra le macerie del WTC (chiamato adesso “Ground Zero”, ossia lo stesso nome con il quale viene definito, in gergo militare, il punto in cui è scoppiata un'arma nucleare e la distruzione è totale), incuranti dei rischi posti dal pericolo dei crolli e dall'aria contenente particelle nocive.

(Fonte: [SPT](#))

Sotto: a sinistra i sette edifici del WTC prima degli attacchi. A destra le loro rovine.



Inizia anche la rimozione delle macerie. 229 campioni di acciaio strutturale, provenienti dalle 200.000 tonnellate di acciaio con cui erano state costruite le Twin Towers, vengono inviati al NIST (National Institute of Standard and Technologies, un ente federale specializzato nella ricerca scientifica e tecnologica) per le analisi, assieme a 7 campioni provenienti da altri edifici. Il NIST è uno degli enti che ha studiato le ragioni del collasso degli edifici del WTC (*NIST NCSTAR-1 pag. 87*).

Oltre al NIST, anche un altro ente ha svolto una dettagliata inchiesta sulla distruzione del WTC: si tratta del FEMA (agenzia che si occupa dell'analisi dei disastri) in collaborazione con l'ASCE (associazione che riunisce gli esperti americani in ingegneria civile).

12 settembre 2001. Le prime pagine.



Sdegno e orrore a Washington e a New York, come nel resto del mondo. Ma tra i titoli, quelli del Corriere della Sera e del Daily News sono particolarmente significativi: l'attacco non è solo all'America, ma all'intera civiltà occidentale. E non si può più parlare di terrorismo, ma di vera e propria guerra.

Settembre 2001. Sulle tracce del nemico.

Il Presidente Bush e il suo staff, insieme ai responsabili delle forze armate e dei servizi di intelligence, iniziano a valutare le informazioni che si rendono via via disponibili, per stabilire chi siano i responsabili degli attacchi e quali nazioni hanno finanziato, appoggiato, ospitato i terroristi. Secondo l'ex consigliere per le questioni di terrorismo, Richard Clarke, il Presidente Bush è convinto che in qualche modo l'Iraq di Saddam Hussein debba essere coinvolto e preme affinché gli investigatori scoprano le prove di questo coinvolgimento.

Le affermazioni di Richard Clarke vanno valutate con il giusto senso critico.

Nel 2001 Clarke coordinava a livello nazionale l'operato degli enti antiterrorismo americani, e pertanto egli subì le forti e in parte giustificate critiche di chi accusava i servizi di intelligence di aver fallito clamorosamente nel prevenire gli attacchi.

Nel 2003 egli lasciò l'incarico e l'anno successivo pubblicò il libro "Against All Enemies", fortemente critico nei confronti delle Amministrazioni Bush e Clinton, i loro rispettivi staff e i servizi di intelligence (FBI, CIA, NSA) cui addossava le responsabilità di aver sottovalutato la minaccia.

Anche se molte affermazioni di Clarke non possono essere riscontrate, tuttavia è verosimile che Clarke dica il vero, quando parla di una certa insistenza di Bush a voler cercare un collegamento tra gli attentati e l'Irak, e tra Al-Qaida e l'Irak.

Bush infatti aveva ricevuto molte segnalazioni in ordine all'esistenza di questo collegamento, a partire dalle segnalazioni del Presidente russo Putin e dei servizi segreti russi, che in più occasioni avevano riferito che l'Irak stava pianificando attacchi terroristici contro gli USA ([BBC](#)).

Per non parlare delle insistenti segnalazioni dei servizi segreti cechi, che sostenevano di avere le prove che Mohamed Atta si era incontrato nell'aprile 2001 a Praga con un ufficiale dei servizi segreti irakeni ([Front Page Magazine](#)).

E che dire delle informazioni relative a Hikmat Shakir, uomo di spicco di Al-Qaida in Malesia, sospettato di aver avuto un ruolo importante nel progetto di far saltare in aria contemporaneamente molti aerei commerciali carichi di passeggeri (progetto che si ritiene sia stato il precursore degli attentati dell'11 settembre) e di aver partecipato ai colloqui in Malesia, finalizzati a mettere a punto gli attacchi contro New York e Washington?

Shakir è di origine irakena, si è rifugiato in Iraq dopo gli attentati ed era sospettato di essere un ufficiale dell'intelligence irakena. ([Fox News](#) , [USA Today](#))

Del resto erano ben noti (per bocca degli stessi esponenti del governo irakeno) i finanziamenti che Saddam erogava nei confronti dei gruppi terroristici islamici (10.000 dollari alla famiglia di ogni kamikaze, poi aumentati a 25.000 dollari nei primi mesi del 2002) (*American Outlook, Fall 2003 pp. 46-52*)

Non c'è affatto da stupirsi, quindi, se Bush era convinto che dietro gli attacchi dell'11 settembre ci fosse anche Saddam.

Ma è una falsità storica affermare che Bush non abbia compreso e ammesso che non esistessero collegamenti diretti tra Saddam e i fatti dell'11 settembre, come egli stesso ha pubblicamente dichiarato in più di un'occasione ([BBC](#)).

13 settembre 2001. FAA

La FAA autorizza la ripresa dei voli sul territorio nazionale e verso mete internazionali.

Tra i primi voli a partire dagli Stati Uniti, ce ne sono alcuni che trasportano decine di componenti della famiglia Bin Laden.

I misteriosi voli della famiglia Bin Laden

Un altro mito caro ai cospirazionisti vuole che nelle ore successive agli attacchi dell'11 settembre, componenti della famiglia Bin Laden siano stati lasciati decollare dal territorio americano in barba al blocco dei voli, per consentirgli di rientrare in Arabia Saudita, e il Governo americano avrebbe tenuto nascosta questa verità per anni.

Le cose stanno un po' diversamente.

Innanzitutto è bene precisare che Osama Bin Laden è figlio di uno sceicco e la sua famiglia conta non meno di 54 tra fratelli e sorelle. Si tratta di una famiglia molto ricca che presiede un impero finanziario e commerciale.

Il fatto che Osama abbia abbracciato il terrorismo, non vuole dire che tutta la sua famiglia debba essere oggetto di pregiudizi per questo: gli altri componenti del gruppo familiare, infatti, sono studenti, finanziari, costruttori, petrolieri, senza alcun legame con il terrorismo. Molti di loro studiavano e vivevano in America.

Dopo gli attacchi dell'11 settembre, il cognome "Bin Laden" non era particolarmente ben visto in USA, e c'era un concreto rischio per l'incolumità dei membri della famiglia Bin Laden che si trovavano in USA per motivi di studio, lavoro, turismo.

E' quindi perfettamente normale che queste persone abbiano deciso (o siano state consigliate) di lasciare il territorio americano al più presto.

In ogni caso, i "Bin Laden" lasciarono il territorio americano solo a partire dal 13 settembre del 2001, ossia solo quando la FAA aveva autorizzato la ripresa dei voli commerciali, per cui la cosa non costituisce nulla di anomalo. Anzi, l'FBI fece controlli e indagini aggiuntivi su tutti i passeggeri arabi che lasciavano gli USA, compresi quelli a bordo dei voli in questione.

L'FBI controllò i loro nominativi, li interrogò personalmente, e solo quando fu certa che non avessero legami con il terrorismo, permise loro di partire.

Si noti, infine, che la famiglia Bin Laden ha disconosciuto Osama sin dal 1994.

Fonti:

[NY Times](#)

[PBS](#)

[BBC](#)

911 Final report pagg. 329-330

13 settembre 2001. Informazioni sui dirottatori.

Dagli ambienti investigativi iniziano a filtrare le prime indiscrezioni sull'identità dei dirottatori, mentre è sempre più chiaro che tutte le indicazioni puntano decisamente su Osama Bin Laden e la sua rete terroristica Al-Qaida.

(Fonti: [MSNBC](#) [CNN](#))

14 settembre 2001. FBI

L'FBI rilascia il primo elenco ufficiale con i nominativi dei dirottatori.

(Fonte: [FBI](#))

14 settembre 2001. Possibili le telefonate dai cellulari.

Esperti dell'industria telefonica sostengono che le telefonate dai cellulari sono possibili, anche a bordo di aerei in volo, specialmente se si tratta di telefonini di modello meno recente.

Secondo gli esperti, un telefonino di modello analogico può funzionare fino ad altezze di 10 miglia (16.000 metri), mentre i più moderni telefonini digitali possono arrivare al massimo a 5 o 6 miglia di quota (8.000 – 9.500 metri). La quota normale di crociera degli aerei commerciali è di 35.000 piedi (10.500 metri) (Fonte: [Slate](#)).

Anche se ciò spiegherebbe le telefonate dai cellulari, va però sottolineato come questa spiegazione si è rivelata sostanzialmente inutile: quasi tutte le telefonate partite dagli aerei dirottati sono state effettuate dai telefoni di bordo (Airphone), che non sono telefoni cellulari e sono espressamente progettati per funzionare a qualsiasi quota e velocità (vedi voce in Appendice).

14 settembre 2001 Rinvenute le scatole nere

Tra le macerie del Pentagono vengono recuperate le due “scatole nere” del volo AA77 ([PBS](#)).

Anche le scatole nere del volo UA93 vengono recuperate. Sappiamo che il Voice Recorder era in buone condizioni, perchè la registrazione è stata resa pubblica (vedi trascrizione in Appendice), ma riteniamo che anche il Data Recorder sia stato recuperato in buone condizioni (Rapporto Finale 9/11 pag. 456 note 70 e 71) ed i suoi dati, studiati dall'NTSB, secretati.

Il Rapporto Finale 9/11 afferma che le “scatole nere” dei voli AA11 e UA175 non sono mai state recuperate, e che il data recorder del volo AA77 era inutilizzabile.

In realtà in Data Recorder del volo AA77 ha fornito dati utili (*vedi Cronologia, ore 09:29 dell'11 settembre*) e la circostanza è stata pubblicamente ammessa anche dal direttore dell'FBI, Mueller (*fonte: [CBS](#)*).

E' molto verosimile quindi che l'affermazione del Rapporto Finale 9/11 sia solo un banale refuso, visto che quando il Rapporto è stato chiuso (nel 2004) era già noto (almeno dal 2002) che il Data Recorder del volo AA77 aveva fornito dati utili.

E' possibile che anche le scatole nere dei voli AA11 e UA175 siano state rinvenute, e che la circostanza sia stata secretata?

Certamente le scatole nere sono progettate per resistere a impatti e temperature tipiche dei disastri aerei, ma non allo schiacciamento di centinaia di migliaia di tonnellate di strutture pesanti che collassano da un'altezza di 110 piani.

Un paio di testimoni (collegati tra loro) hanno riferito che le scatole nere dei voli AA11 e UA175 furono recuperate e prese in carico dall'FBI che le trasmise all'NTSB (Ente per la sicurezza del trasporto aereo) per le analisi ([AFP](#) ; [Rinf](#) ; [Scoop IN](#) ; [Philadelphia DN](#)).

Queste testimonianze sono state inizialmente prese in una certa considerazione, ma dopo quattro anni nel corso dei quali non è emerso un unico elemento di riscontro, possiamo ritenere che le dichiarazioni ufficiali di FBI, NTSB e Fire Department siano corrette.

14 settembre 2001 Poteri di guerra a Bush

Il Congresso Americano adotta la seguente risoluzione:

“Il Presidente è autorizzato ad usare tutta la forza necessaria e appropriata contro le nazioni, organizzazioni o singoli individui che egli determini abbiano pianificato, autorizzato, commesso o favorito gli attacchi terroristici dell'11 settembre 2001, o abbiano dato ospitalità a tali organizzazioni o persone, allo scopo di prevenire ogni futuro atto di terrorismo internazionale contro gli Stati Uniti da parte di tali nazioni, organizzazioni o singoli individui... Il Congresso dichiara che questa determinazione è intesa a costituire una specifica autorizzazione così come previsto dalla risoluzione sui Poteri di Guerra” ([PBS](#)).

Si tratta, come si vede, di una risoluzione che di fatto conferisce al Presidente una serie di poteri di guerra estremamente ampi: essa autorizza l'uso della forza militare in via preventiva, autorizza l'uso di tale forza non solo contro i responsabili degli attacchi ma anche contro coloro, comprese altre nazioni, che abbiano aiutato o ospitato i terroristi, e lascia al Presidente l'autonomia valutare l'esistenza di tali responsabilità.

Un simile conferimento di poteri può oggi sembrare eccessivo e pericoloso per l'equilibrio democratico di un paese, ma se consideriamo che in quel momento erano trascorsi appena tre giorni dai devastanti attacchi a New York e Washington, e che il sentimento comune degli americani era quello di un vero e proprio stato di guerra, la decisione è logica.

14 settembre 2001 Resti umani a Ground Zero

Il lavoro dei soccorritori, professionisti e volontari, per rimuovere le macerie di Ground Zero procede incessante. Le speranze di ritrovare persone ancora in vita sono molto basse, ma tra le macerie ci sono i resti di migliaia e migliaia di persone che devono essere recuperati e rimossi con urgenza, anche per motivi di sicurezza sanitaria.

Proprio nel corso di queste operazioni, si susseguono rinvenimenti raccapriccianti.

Tra le macerie vengono rinvenute le mani di un'assistente di volo, legate tra loro con manette di plastica ([AMNY](#)), viene rinvenuto un pezzo di cockpit (la cabina di pilotaggio) con il corpo di un dirottatore, e nei pressi il corpo di una assistente di volo con le mani legate ([ANANOVA](#)).



A sinistra, la foto riprende resti umani nella zona del WTC.

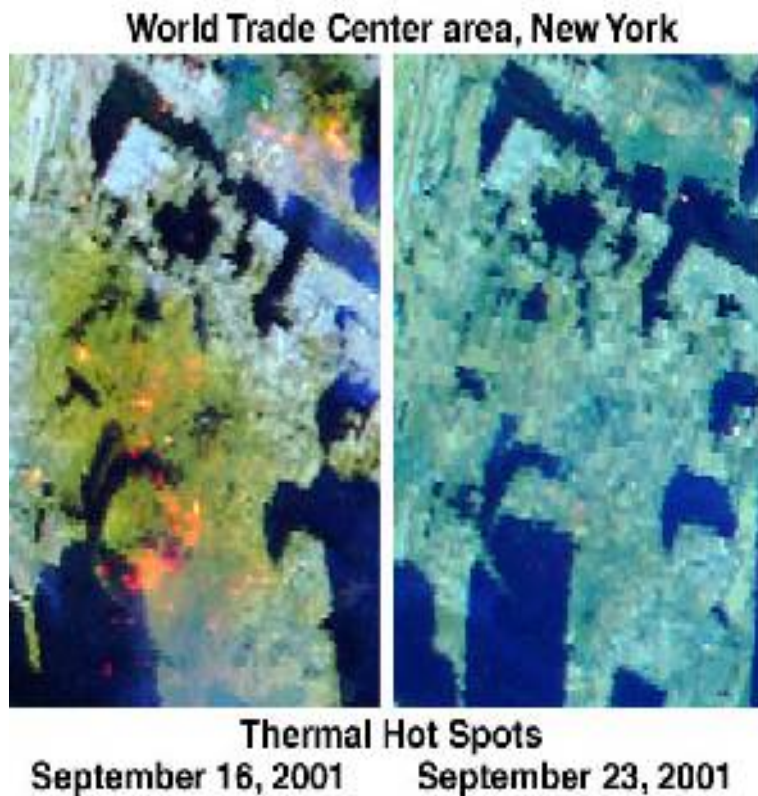
16 settembre 2001. La NASA a Ground Zero.

L'USGS, l'istituto geologico americano, chiede alla NASA di effettuare rilievi termici dell'area del WTC. La NASA effettua due serie di riprese, una il 16 e l'altra il 23 settembre, utilizzando uno spettrometro all'infrarosso montato su un aereo.

L'apparecchio rivela che il giorno 16 ci sono numerosi punti caldissimi tra le macerie, fino a quasi 750 gradi centigradi. Il giorno 23 praticamente non ci sono più focolai.

(A sinistra, le foto della NASA)

(Fonte: [USGS](#))



16 settembre 2001. Osama Bin Laden nega il proprio coinvolgimento

Osama Bin Laden nega di essere coinvolto negli attentati: *“Posso garantire al Mondo che non ho pianificato i recenti attacchi, che mi sembrano compiuti da persone che hanno agito per motivi personali”*.

Anche il governo talebano in Afghanistan (che ospita Osama Bin Laden) nega ogni coinvolgimento negli attentati e difende Osama Bin Laden, sostenendo che l'Afghanistan non può essere coinvolto in quanto non dispone di strutture per l'addestramento di piloti.

Ma negli USA ormai è già ben noto che i terroristi si sono addestrati presso scuole di volo private americane.

La posizione di Osama Bin Laden e del talebani è comprensibile: come vedremo in seguito, nemmeno i terroristi si aspettavano che gli attacchi avrebbero causato un bilancio così pesante, e adesso temono la reazione americana.

(Fonti: [ANANOVA](#) ; [CNN](#))

16 settembre 2001. Talebani rifiutano di consegnare Bin Laden

Il governo talebano, rappresentato dal Mullah Omar, rifiuta di espellere Osama Bin Laden, nonostante gli sforzi di una missione diplomatica pakistana. ([VOA](#))

18 settembre 2001. La borsa di New York riapre.

Il mercato borsistico di New York riapre dopo una settimana di chiusura.

Si calcola che gli attacchi abbiano causato un danno economico immediato pari a 20 miliardi di dollari per gli edifici distrutti, e a 47 miliardi di dollari per la conseguente chiusura della borsa.

([ABC](#))

20 settembre 2001. Ultimatum di Bush ai Talebani.

Davanti al Congresso, il Presidente Bush ammonisce:

“Gli USA rispettano il popolo Afgghano, non dimentichiamo che oggi siamo i loro principali fornitori di aiuti umanitari, ma condanniamo il regime talebano...”

Oggi gli Stati Uniti d'America fanno queste richieste ai Talebani: <Consegnate alle autorità americane tutti i capi di Al-Qaida che si nascondono nel vostro paese. Rilasciate tutti gli stranieri, inclusi gli americani, che avete ingiustamente imprigionato. Garantite la protezione dei giornalisti stranieri, dei diplomatici e dei lavoratori che operano per fini umanitari nel vostro paese. Chiudete immediatamente e definitivamente tutti i campi di addestramento di terroristi in Afghanistan, e consegnate i terroristi e coloro che li supportano alle autorità. Permettete agli USA di accedere ai campi di addestramento dei terroristi per verificare la loro effettiva chiusura>. Queste richieste non sono oggetto di negoziati o discussioni. I Talebani devono agire, e devono agire immediatamente. O consegneranno i terroristi, oppure ne condivideranno il destino.... Voglio dire qualcosa a tutti i religiosi musulmani nel mondo. Noi rispettiamo la vostra religione. Molti milioni di americani la praticano liberamente ... il nemico dell'America non sono i nostri tanti amici musulmani, non sono i nostri tanti amici arabi. Il nostro nemico è la rete dei terroristi integralisti e ogni governo che li supporti. La nostra guerra al terrore inizia con Al-Qaida, ma non si ferma ad Al-Qaida...

Non ci lasceremo ingannare dai loro appelli alla misericordia. Abbiamo visto cosa valgono... Questa guerra non sarà come quella di dieci anni fa contro l'Irak con una decisiva liberazione di territorio e una rapida conclusione. Non sarà come la campagna aerea sul Kosovo di due anni fa, quando non utilizzammo truppe terrestri e nemmeno un soldato americano è stato ucciso in combattimento... Gli Americani non si aspettino una battaglia, ma una campagna lunghissima come mai abbiamo visto. Potranno esserci attacchi drammatici, che vedrete in TV, e operazioni segrete, persino quando avranno successo... Ogni nazione, in ogni regione, ha ora una decisione da prendere: o con noi, o con i terroristi. Da oggi in poi, qualsiasi nazione che continui a ospitare o supportare i terroristi sarà considerata come una nazione nemica degli Stati Uniti... Non sappiamo come andrà questa guerra, ma siamo certi di come finirà”.

(Fonte: [White House](#))

Queste parole possono sembrare retoriche, ma preannunciano esattamente cosa accadrà nei mesi e negli anni seguenti.

Intanto l'Arabia Saudita continua a ostacolare le indagini per la corretta identificazione dei dirottatori di origine saudita. L'Arabia teme che venga scoperta la fitta rete di connivenze e finanziamenti di cui Osama Bin Laden ha potuto beneficiare in quel paese.

(Fonte: [LA Times](#))

27 settembre 2001. FBI rilascia elenco e foto dirottatori.

L'FBI rilascia l'elenco aggiornato dei nominativi dei dirottatori e delle loro foto.

([FBI](#))

28 settembre 2001. Osama nega ancora.

In una intervista a “The Daily Ummat” di Karachi, Osama Bin Laden nega ancora una volta di essere coinvolto in attentati: *“Ho già detto che non sono coinvolto negli attacchi... la religione islamica proibisce di colpire donne, bambini e persone innocenti... gli USA dovrebbero cercare i responsabili degli attacchi nel loro interno, gente che è parte della società americana ma dissente da essa, oppure gente che appartiene ad altre strutture, persone che vogliono fare di questo secolo un secolo di guerra tra l'Islamismo e il Cristianesimo... può essere stato chiunque, dalla Russia a*

Israele, dall'India alla Serbia. Persino negli stessi Stati Uniti ci sono una dozzina di gruppi ben organizzati ed equipaggiati, in grado di causare distruzioni su larga scala. E non dimentichiamoci degli ebrei, che odiano Bush sia dalle sue elezioni in Florida e vorrebbero vendicarsi contro di lui...”

Pare quasi che Osama Bin Laden abbia voluto dare il “la” ai futuri cospirazionisti: complotti interni, complotti ebraici... gli ingredienti di base ci sono già tutti.

Osama Bin Laden tenta disperatamente di salvare il regime talebano che lo ospita.

(Fonte: [Daily Ummat](#))

29 settembre 2001. “Insider trading” l'11 settembre?

Vengono diffuse notizie relative ai movimenti azionari che hanno coinvolto le compagnie aeree interessate dai dirottamenti, proprio nei giorni precedenti l'11 settembre.

In effetti le indagini accertano che non c'è stato alcun fenomeno di “insider trading” (speculazioni di borsa effettuate da operatori che dispongono di informazioni non conosciute dal mercato), che le operazioni effettuate hanno banali spiegazioni, e che in ogni caso il blocco immediato della borsa di New York ha impedito che i responsabili di queste operazioni potessero trarne guadagno.

Nonostante tali evidenze, il “mito” delle speculazioni di borsa legate all'11 settembre 2001 continua a vivere di vita propria, sia negli ambienti dei “cospirazionisti” che altrove.

(Fonti: *Rapporto Finale 9/11 pag. 499 nota 130*; [San Francisco Chronicle](#))

Ottobre 2001. L'IRA abbandona la lotta armata.

L' IRA, il movimento terroristico che lotta per l'unificazione dell'Irlanda (l'Irlanda del Nord è territorio inglese) comunica ufficialmente, attraverso la sua componente politica “Sinn Fein”, l'abbandono della lotta armata. La decisione, che chiude decenni di sanguinosi attentati contro l'Inghilterra, è messa in stretta correlazione con i fatti dell'11 settembre.

Lo “Sinn Fein” e l'IRA godevano infatti dell'appoggio finanziario delle comunità irlandesi residenti negli Stati Uniti, ma dopo l'11 settembre 2001 gli USA non sono disposti a tollerare alcun tipo di movimento di natura terroristica per cui l'unica alternativa all'annientamento è la rinuncia alla lotta armata, cui segue nei mesi successivi la consegna o distruzione di tutte le armi dell'IRA.

(Fonti: [Guardian](#) [Irish Examiner](#))

Ottobre 2001. Lettere all'antrace.

Lettere contenenti il bacillo dell'antrace vengono spedite in varie località degli Stati Uniti, infettando uomini politici, personaggi pubblici e gente comune. Decine di persone restano infettate, alcune muoiono. L'FBI conclude che il terrorismo islamico non c'entra: è opera di uno squilibrato dall'interno degli Stati Uniti.

(Fonti: [BBC](#) ; [Alternet](#) ; [FBI](#))

1 ottobre 2001. Piloti di linea afgani addestrarono terroristi.

Un pilota della compagnia aerea di stato afgana ARIANA dichiara che lui ed altri 4 piloti sono stati obbligati dai talebani, l'anno precedente, ad addestrare 14 terroristi musulmani al pilotaggio di plurimotori Boeing. I terroristi hanno poi lasciato l'Afghanistan nel 2000.

Si noti come il periodo indicato è compatibile con quello in cui buona parte dei terroristi (piloti compresi) dell'11 settembre si sono recati in Afghanistan.

(Fonte: [Evening Standard](#))

2 Ottobre 2001. Gli USA mostrano alla NATO le prove su Bin Laden.

Gli USA forniscono alla NATO e ad altri paesi nel mondo, le prove del coinvolgimento di Bin Laden e di Al-Qaida negli attentati dell'11 settembre. La NATO le giudica “prove chiare e

schiaccianti". ([La Repubblica](#))

Anche il Primo Ministro inglese, Blair, definisce le prove *"incontrovertibili"* ([La Repubblica](#))

Da questo momento, la NATO attiva l'art. 5 del Patto Atlantico: l'attacco contro uno dei membri della NATO, è un attacco contro tutta la NATO.

5 ottobre 2001. Per Bin Laden niente processi.

Il Primo Ministro inglese Blair rivela agli organi di informazione alcuni particolari del rapporto che i servizi di intelligence americani hanno presentato per provare il coinvolgimento di Osama Bin Laden e di Al-Qaida negli attentati dell'11 settembre. Tra queste prove c'è l'invito di Bin Laden ai suoi seguaci di rientrare in Afghanistan entro e non oltre il 10 settembre.

Blair precisa che le prove dell'intelligence americana *"non hanno lo scopo di perseguire Bin Laden in un tribunale"* ([La Repubblica](#))

L'affermazione è molto significativa: gli americani non considerano Bin Laden come un semplice criminale o terrorista, ma un vero e proprio nemico militare da distruggere.

Questo particolare spiega il motivo per cui Osama Bin Laden non è stato ufficialmente incriminato dall'FBI per i fatti dell'11 settembre: il Governo americano non vuole avere le mani legate da pastoie di natura giudiziaria. La questione è militare, non giudiziaria ([FBI](#)).

7 ottobre 2001. Inizia l'attacco.

Gli USA e l'Inghilterra iniziano i bombardamenti in Afghanistan.

Lo scopo è quello di distruggere le capacità militari dei talebani, per consentire all'Alleanza del Nord, il gruppo di ribelli afgani che da anni lotta contro il regime talebano, di prendere il controllo del paese.

(Fonti: [Alternet](#) ; [La Repubblica](#))

19 ottobre 2001. Truppe americane in Afghanistan.

Le forze speciali americane iniziano ad operare in Afghanistan al fianco delle forze dell'Alleanza del Nord.

(Fonte: [La Repubblica](#))

25 ottobre 2001

La data è approssimata, in quanto l'indicazione generica è *"alla fine di Ottobre"*.

Sulle montagne dell'Afghanistan, Osama Bin Laden registra un video in cui si assume la paternità degli attentati dell'11 settembre. Il video circola in maniera riservata per un paio di settimane tra i suoi seguaci , e verrà poi mostrato ad alcuni giornalisti (compresi quelli di Al Jazeera) soltanto nel successivo mese di novembre.

Nel video, Osama Bin Laden dichiara che l'uccisione delle migliaia di civili nelle Twin Towers non è contraria ai principi dell'Islam, in quanto quei civili erano parte del potere economico americano:

"Le torri erano piene di sostenitori della potere economico degli Stati Uniti, che stanno violentando il mondo. Quelli che li definiscono civili dovrebbero cambiare opinione. Noi li trattiamo così come loro hanno trattato noi" ([Telegraph](#) [CNN](#))

Perché Bin Laden improvvisamente cambia rotta e decide di ammettere la responsabilità degli attacchi?

La ragione è semplice: Bin Laden aveva tentato di salvare l'Afghanistan ed il regime Talebano dalla distruttiva reazione americana, ma una volta che questo tentativo è fallito, non c'è più ragione di continuare a negare.

26 ottobre 2001. Il “Patriot Act” è legge.

Dopo l'approvazione del Congresso, viene promulgato il “Patriot Act”, una legge che di fatto concede ampi poteri investigativi all'intelligence, limitando significativamente la privacy degli americani, specialmente in tema di sorveglianza elettronica e intercettazioni telefoniche.

Nonostante molti commentatori sostengano che i cittadini americani siano contrari a queste norme, in realtà i sondaggi dimostrano che a tutto il 2004 (quindi ben oltre il momento di massima partecipazione emotiva alla tragedia dell'11 settembre 2001) la gran parte degli americani approva il Patriot Act o è del tutto indifferente alla questione.

A conferma di questa posizione della popolazione, nei primi mesi del 2006 la vigenza del Patriot Act è stata confermata e prorogata dal Congresso.

(Fonti: [USA Today](#) ; [Patriot Act](#))

7 novembre 2001. Stroncata la rete finanziaria di Al-Qaida.

Tutte le sedi, le proprietà ed i fondi delle reti finanziarie e bancarie “Al Taqwa” e “Barakaat” sono sottoposte a sequestro in decine di paesi nel mondo.

Le due reti finanziavano Al-Qaida e disponevano di un patrimonio di molti miliardi di dollari.

(Fonte: [Money Trail](#))

13 novembre 2001. Kabul conquistata.

Kabul cade nelle mani dei combattenti dell'Alleanza del Nord, appoggiati dalle forze speciali americane.

(Fonte: [BBC](#))

13 novembre 2001. Giurisdizione militare per i terroristi.

Bush decreta che le forze militari e la giurisdizione militare saranno le autorità competenti per gestire la detenzione ed i procedimenti giudiziari contro i terroristi ed i guerriglieri di Al-Qaida.

(Fonte: [FAS](#))

13 Dicembre 2001. Scoperto un video in cui Osama Bin Laden parla degli attentati.

In una abitazione di talebani a Kandahar, viene ritrovato un video che documenta un incontro tra Osama Bin Laden e alcuni seguaci. ([Guardian](#))

Nel video, Bin Laden descrive in dettaglio l'organizzazione degli attacchi e spiega che non aveva previsto che le Twin Towers crollassero.

Inizialmente i mass media lasciano circolare una versione a bassa risoluzione del video, in cui Bin Laden è difficilmente riconoscibile ([La Repubblica](#)).

Successivamente è resa disponibile la versione originale, in cui la risoluzione è migliore e Osama Bin Laden è perfettamente riconoscibile.



Nella foto a destra, Bin Laden mentre con le mani mima un aereo che si schianta contro le Torri. Il fotogramma proviene dal video rinvenuto il 13 dicembre 2001.

Fonte: [BBC](#)

Sotto, altra sequenza del video, in risoluzione originale.



I dialoghi vengono trascritti e tradotti da due differenti gruppi di esperti: uno dipendente dal Governo americano, e uno indipendente costituito da professori di lingua araba.

Le due trascrizioni sono poi state confrontate e sono risultate identiche.

L'esame morfologico e quello vocale hanno confermato l'autenticità di Osama Bin Laden.

Le trascrizioni in lingua inglese e in italiano possono essere visionate su [La Repubblica](#).

Nelle pagine seguenti, per comodità del lettore, riportiamo alcuni passi fondamentali della conversazione.

TRASCRIZIONE VIDEO BIN-LADEN

(il video dura oltre un'ora, la trascrizione riguarda solo i passi attinenti)

Il video sembra girato nell'area di Kandahar in Afghanistan, verso metà novembre.

Prima si vede Bin Laden che ispeziona i resti di un elicottero americano abbattuto, poi egli si incontra con tale Shaykh (che in arabo significa Sceicco ed è un prenome abbastanza diffuso) e altre persone.

I due interlocutori principali sono tale Shaykh e Osama Bin Laden (OBL).

Shaykh: *“Ci hai dato le armi, ci hai dato la speranza, ti ringraziamo in nome di Allah. Non intendiamo abusare del tuo tempo, ma i fratelli lo richiedono. Essi accorrono in massa e ci sostengono, anche più di prima. Veniamo da Kabul, abbiamo viaggiato di notte ma c'era la Luna piena, grazie ad Allah. Tutti apprezzano ciò che avete fatto, la grande azione che avete compiuto. Essa rappresenta la guida di Allah e il frutto benedetto della Jihad (guerra santa)”.*

OBL: *“Sia lodato Allah. Come vanno le cose nelle moschee, laggiù?”*

Shaykh: *“Sinceramente vanno molto bene. Shaykh Al Barhani ha fatto un bel sermone dopo la preghiera del tramonto. E' stato filmato e dovevo portare il video con me, ma sfortunatamente ho dovuto partire immediatamente”.*

OBL: *“Il giorno dei fatti?”*

Shaykh: *“Esattamente il giorno dell'attacco all'America, proprio in quel giorno. Ha fatto un sermone spettacolare... noi abbiamo pregato Allah di proteggerlo quando emise la prima fatwa (invito alla guerra santa). Come sai, fu trattenuto per essere interrogato, quando lo chiamarono per firmare il verbale lui rispose: non fatemi perdere tempo, deve emettere una seconda fatwa, firmerò allora per tutte e due!”*

OBL: *“Sia lodato Allah...”*

Shaykh: *“La sua posizione infonde coraggio. Un anno e mezzo fa andai a trovarlo e mi chiese: come sta lo sceicco Bin Laden? Ti manda un saluto speciale. Così anche lo sceicco Sulayamn Ulwan, ha emesso una bellissima fatwa, Allah lo benedica. Io ebbi la fortuna di sentirlo a Radio Quran. Mi parve strano perché ha compromesso la sua copertura... ha detto che questa è la Jihad e che quelle vittime non sono persone innocenti...”*

OBL: *“Il profeta dice: mi hanno ordinato di combattere i popoli finché essi non riconoscono Allah come unico Dio... i giovani che hanno condotto le operazioni non hanno semplicemente accettato la lotta, ma hanno lottato così come il profeta Maometto ha insegnato. Questi giovani hanno portato un verbo, a New York e a Washington, che è stato molto più forte di qualsiasi discorso mai fatto ovunque nel mondo, un verbo che è stato capito dagli arabi e dai non-arabi, persino dai Cinesi.*

Un verbo più forte di qualsiasi cosa possano dire i mass-media.

Mi dicono che in Olanda, in uno dei nostri centri, nei giorni dopo le operazioni si sono convertiti all'Islam più persone di quante lo abbiano mai fatto negli ultimi undici anni. Ho sentito il

responsabile di una scuola islamica in America che ha detto che non riescono a far fronte alle richieste dei testi islamici. Questo evento ha portato grande beneficio alla cultura islamica”.

Shaykh: *“Centinaia di persone che dubitavano in te, ora chiedono solo di seguirti, quando hanno visto ciò che è accaduto. Centinaia di persone stanno per unirsi a te... centinaia di persone stanno venendo in Afghanistan”.*

OBL: *“Avevamo previsto il numero delle vittime che sarebbero rimaste uccise, sulla base della distribuzione nelle Torri. Avevamo calcolato che sarebbero stati distrutti tre o quattro piani. Io ero il più ottimista, per la mia esperienza nel settore ritenevo che l'acciaio avrebbe ceduto per effetto del calore provocato dal carburante incendiato, e che ciò avrebbe determinato il cedimento nell'area colpita dagli aerei e quindi dei piani superiori. Questo è il massimo in cui speravamo!”*

Shaykh: *“Allah sia lodato”*

OBL: *“Eravamo pronti nel giorno prefissato. Mi avevano detto sin dal precedente mercoledì che l'azione sarebbe avvenuta quel giorno. Qui erano le cinque e mezza di pomeriggio. Avevamo le radio già accese, ero seduto insieme al dott. Ahamad Abu Al Khair. Improvvisamente abbiamo sentito che un aereo aveva colpito il World Trade Center. Allora abbiamo sintonizzato la radio su una stazione di Washington. Lì trasmettevano le news ma non dicevano nulla dell'attacco. Solo alla fine hanno detto che un aereo aveva colpito il World Trade Center”.*

Shaykh: *“Allah sia ringraziato”*

OBL: *“Dopo poco tempo, hanno annunciato che un altro aereo aveva colpito il World Trade Center. Tutti i fratelli hanno gioito alla notizia!”*

Shaykh: *“Io l'ho appreso dai notiziari... stavo seduto... non pensavamo a niente... (cita il Corano:) <Combattili, Allah li torturerà con le tue mani. Li sconfiggerà e ti darà la vittoria. Perdonerà chi si converte, egli conosce ogni cosa.> E' stata una grande vittoria, senza dubbio...”*

OBL: *“Abu Al Hasan Al Masri, è andato in televisione su Al Jazeera un paio di giorni fa e ha detto agli americani: <Se siete uomini, venite qui a combatterci!” Un anno fa egli mi disse: >Ho sognato che stavamo giocando una partita di calcio contro gli americani, ma i nostri giocatori erano tutti piloti di aereo. E mi sono chiesto: ma è una partita di calcio o una battaglia aerea? I nostri giocatori erano piloti!> Lui non sapeva niente dell'operazione finché non l'ha sentita per radio. Ha detto che la partita fu giocata e noi vincemmo. Per noi è stato davvero un buon profeta!”*

Shaykh: *“Che Allah sia lodato!”*

Un uomo interviene nella discussione e dice: *“Abd Al Rahman Al Ghamri ha detto che lui ebbe una visione, prima dell'operazione, un aereo che si schiantava contro un edificio alto. Lui non sapeva niente dell'operazione!”.*

Un certo Sulayman Abu Guaith interviene: *“Io stavo seduto con Shaykh nella stanza, andai in un'altra stanza dove c'era un TV accesa, la TV trasmetteva la grande notizia. La TV mostrava una famiglia egiziana che esultava. Hai presente quando vedi una partita e la tua squadra segna? E' la stessa esultanza. C'era un sottotitolo che diceva: <In vendetta per i bambini di Al Aqsa, Osama*

Bin Laden esegue un'operazione contro l'America> Allora sono tornato nella stanza dove Shaykh sedeva con 50-60 persone, e ho cercato di dirgli cosa avevo visto, ma lui ha fatto un gesto con la mano, come a dirmi: <lo so, lo so>”.

OBL: *“Non sapeva niente dell'operazione. Nessuno sapeva niente. Muhammad Atta che viene da una famiglia egiziana era il capo del gruppo”*

Shaykh: *“Un aereo che si schianta contro un grattacielo era fuori da ogni immaginazione. E' stato un gran lavoro. Egli era uno degli uomini pii nell'organizzazione. E' diventato martire. Che Allah benedica la sua anima. Molti hanno avuto simili visioni...”*

OBL: *“I fratelli che hanno eseguito l'operazione, tutti loro sapevano che era un'operazione di martirio, noi gli avevamo detto di andare in America ma non conoscevano i dettagli dell'operazione, nemmeno un singolo particolare. Li avevamo addestrati ma non avevamo rivelato loro nulla finché essi non furono lì, poco prima che salissero sugli aerei. Quelli che si sono addestrati a pilotare, non conoscevano gli altri. Una squadra non conosceva l'altra. Una volta eravamo in un campo di addestramento a Kandahar, e un fratello si avvicinò a me dicendomi di aver fatto un sogno di un grattacielo in America e lui vedeva Mukhtar che insegnava loro a fare karate... a quel punto mi sono preoccupato che il segreto fosse trapelato se ognuno sognava quelle cose, così ho troncato la discussione e gli ho detto di non parlare a nessuno dei suoi sogni altrimenti qualcuno si sarebbe adirato. Erano tutti esultanti quando il primo aereo ha colpito, ma io ho detto: siate pazienti. Tra il primo impatto e il secondo c'era una separazione di venti minuti, mentre tra il primo aereo e quello che ha colpito il Pentagono c'era una separazione di un'ora....”*

Questo del dicembre 2001 non è l'ultimo video in cui Bin Laden si assume la responsabilità degli attentati dell'11 settembre 2001.

Nel 2004, alla vigilia delle elezioni presidenziali americane, Osama Bin Laden parla direttamente al popolo americano, attraverso un video-messaggio consegnato alla TV araba Al-Jazeera.

Nel video accusa Bush di inefficienza nel gestire la difesa aerea durante gli attacchi, e dichiara che gli attacchi costituiscono la risposta all'invasione israeliana del Libano nel 1982.

Se lo scopo del messaggio era quello di influenzare l'elettorato americano, Osama Bin Laden non lo conseguì: Bush fu rieletto con ampio consenso.

([CBS News](#))

17 dicembre 2001

La fortezza di Tora Bora, ultimo caposaldo talebano in Afghanistan, cade.

Molti talebani restano uccisi o catturati, ma di Osama Bin Laden non c'è traccia.

Il 22 dicembre seguente in Afghanistan si insedia il governo provvisorio del primo ministro Hamid Karzai.

(Fonti: [CSMonitor](#) [CNN](#))

LE DOMANDE

Perché la difesa aerea americana non ha funzionato?

E' una domanda che si sono posti tutti, perchè riesce davvero difficile comprendere come sia stato possibile che la più potente forza aerea del mondo, con una struttura di difesa strategica progettata per difendere il territorio nazionale da potenze nucleari ostili, non sia stata in grado di intercettare ed abbattere quattro aerei civili disarmati.

Per comprendere come sia potuto accadere, bisogna innanzitutto partire da una considerazione generale: fino all'11 settembre del 2001, il dirottamento di un aereo passeggeri era un'evenienza possibile ma che andava gestita secondo procedure ben diverse rispetto a quelle di un attacco suicida.

Nell'esperienza storica dei dirottamenti aerei, i dirottatori non si erano mai sostituiti ai piloti, ma costringevano questi ultimi a cambiare rotta e ad atterrare in un determinato aeroporto. Lì poteva avvenire che l'aereo era “consegnato” nelle mani di un governo amico, o che i passeggeri fossero tenuti in ostaggio come merce di scambio per l'accoglimento di determinate richieste da parte dei dirottatori (denaro, liberazione di detenuti, ecc...).

L'aereo dirottato non era considerato un aereo da abbattere, ma al più da scortare durante il suo volo: tali erano le direttive in vigore prima dell'11 settembre del 2001, chiaramente esplicitate nella allora vigente direttiva FAA n. 7610.4J, capitolo 7.

La procedura prevedeva che il Quartier Generale della FAA a Washington richiedesse l'assistenza della scorta aerea al Comando delle forze militari americane (NMCC) sempre a Washington. Ricevuta la richiesta, l'NMCC autorizzava la scorta e assegnava alla FAA i caccia richiesti.

Già detto così, si capisce che è una procedura non propriamente snella.

Se poi si tiene conto che:

- Il dirottamento viene rilevato da un controllore del traffico aereo, il quale deve notificare il proprio comando FAA di competenza (solitamente a livello regionale);
- Il comando FAA regionale deve avvisare il Quartier Generale FAA a Washington;
- Il Quartier Generale FAA deve avvisare l'NMCC per richiedere la scorta;
- L'NMCC (per sua regolamentazione interna) prima di assegnare la scorta chiederà l'autorizzazione al Segretario della Difesa o a un suo delegato, e poi dovrà contattare il NORAD, spiegando la situazione e chiedendo dove e quali caccia sono disponibili;
- Il NORAD girerà la richiesta al comando operativo territorialmente competente (per il Nord Est è il NEADS) e ottenuti i dati li comunicherà alla FAA di Washington.
- La FAA di Washington – attraverso il comando FAA regionale – comunicherà al centro ATC (Controllo Aereo) che sta gestendo il dirottamento, i dati dei caccia assegnati alla scorta;
- Il NORAD autorizzerà il NEADS a mettere a disposizione della FAA i caccia e a coordinarsi direttamente con l'ATC competente a gestire il dirottamento;
- Il NEADS ordinerà il decollo dei caccia (tempo massimo previsto dall'ordine al decollo: 15 minuti);
- I caccia, una volta decollati, sono presi in gestione direttamente dal centro ATC e seguono le istruzioni impartite dal controllo aereo civile.

Vien da mettersi le mani nei capelli, no?

E tutto questo, per avere un paio di caccia destinati a scortare, a distanza (alcune miglia dietro l'aereo) il velivolo dirottato, senza farsi notare.

Va pure considerato che ogni nazione ha un numero limitato di intercettori armati e pronti al decollo, perchè in tempo di pace un velivolo armato è sempre considerato un potenziale rischio per la sicurezza dei voli civili, e di solito gli scramble avvengono solo in due circostanze particolari: l'avvicinamento di aerei potenzialmente ostili dall'esterno dei propri confini nazionali, o la richiesta di assistenza da parte di piloti civili che si trovano in difficoltà.

L'11 settembre la minaccia era partita invece dall'interno dei propri confini, e non c'era stata alcuna richiesta di assistenza da parte dei piloti degli aerei dirottati.

Anzi, mentre un pilota in difficoltà fa di tutto per farsi identificare e raggiungere dai caccia, che lo aiuteranno ad atterrare, i dirottatori dell'11 settembre fecero di tutto perché la posizione dei propri aerei non fosse determinata: cambiarono rotta, disabilitarono i transponder, si abbassarono di quota.

Proprio la disattivazione dei transponder è stata la mossa che più ha influito nella reazione dei controllori del traffico e della difesa aerea.

In un cielo molto affollato come quello americano, con centinaia di aerei in volo, gli operatori ai radar non possono gestire il traffico osservando quello che si chiama “radar primario”, ossia le tracce degli aerei in volo, così come rilevate dal radar.

Sullo schermo apparirebbero centinaia di puntini, e sarebbe impossibile capirci qualcosa.

Invece, grazie ai transponder, sugli schermi ogni aereo appare con la sua sigla identificativa, che corrisponde al codice di chiamata radio, nonché velocità, quota, rotta.

Spegnere il transponder, quindi, significa sparire da quello schermo.

Solitamente quando un aereo sparisce dallo schermo, è perchè è precipitato oppure il suo transponder si è rotto. Nel primo caso il radar primario servirà a poco, mentre nel secondo caso basterà mettersi in contatto via radio per chiarire le cose.

In caso di dirottamento, i piloti di tutto il mondo sanno che devono inserire un particolare codice nel transponder (il codice 7500) che contrassegnerà immediatamente quell'aereo come aereo dirottato.

I dirottatori dell'11 settembre uccisero i piloti prima che essi potessero inserire il codice.

Ciò nonostante, il controllo aereo di Boston ebbe notizia che il primo volo (l'AA-11) era stato dirottato, quando erano le 08:24 e 57 secondi, ossia una decina di minuti dopo che il dirottamento era iniziato.

Ma per eccesso di zelo, consideriamo i tempi a disposizione a partire dal momento in cui i transponder sono stati spenti (ipotizzando che i controllori di volo comprendessero immediatamente che quello era un segnale di un dirottamento in atto).

L'AA11 ha staccato il transponder alle ore 08:21 e ha impattato alle ore 08:46:40;

L'UA175 ha cambiato codice transponder alle ore 08:47 e ha impattato alle ore 09:03:11;

L'AA77 ha staccato il transponder alle ore 08:56 e ha impattato alle ore 09:37:46;

L'AA93 ha staccato (con intermittenza) il transponder alle ore 09:41 e si è schiantato al suolo alle ore 10:03:11 (se non fosse precipitato avrebbe colpito Washington intorno alle ore 10:25).

E' chiaro che se guardiamo i voli singolarmente, notiamo che il preavviso massimo possibile fu di un minimo di 16 minuti per il volo UA175 fino a un massimo di 42 minuti per il volo AA77.

16 minuti sono davvero pochi per qualsiasi cosa, mentre 42 minuti possono consentire

un'intercettazione, ma solo se i caccia decollano prontamente, con direttive chiare, e il loro aeroporto non è troppo lontano.

Però se si considera che il primo transponder (AA11) è stato spento alle 08:21, e l'impatto del volo AA77 è avvenuto alle ore 09:37, è difficile capire come mai dopo un'ora e un quarto la difesa aerea non aveva in volo caccia in posizione utile per intercettare almeno i due aerei diretti a Washington.

In realtà se esaminiamo le time-line sintetiche che riportiamo nella [scheda](#) in fondo a questo capitolo, notiamo che le cose stanno un po' diversamente.

I comandi militari ebbero solo nove minuti di preavviso per intercettare il volo AA11, tant'è che i caccia di Otis decollarono alle ore 08:53 (sette minuti dopo l'ordine di scramble, quindi entro i tempi previsti dalle procedure), peraltro saltando tutte le autorizzazioni previste (motivo per cui è davvero ingiusto accusare la difesa aerea americana di non aver reagito tempestivamente), ma ormai il volo AA11 si era già schiantato sul suo obiettivo.

Al momento dell'impatto del volo AA11, nessuno poteva immaginare ciò che era accaduto, né quanto stava per accadere.

Dirottato o non dirottato, l'impatto dell'AA11 poteva essere stato un semplice incidente di volo, magari causato da un errore del pilota obbligato dai terroristi ad atterrare in uno degli aeroporti interni di New York.

Nessuno immaginava che i terroristi pilotassero essi stessi l'aereo, e nessuno può immaginare che un pilota civile americano acconsenta a schiantarsi con il suo aereo contro un obiettivo civile, sotto la minaccia di un terrorista armato.

I caccia di Otis, abbiamo visto, decollarono alle 08:53, da Otis a Manhattan ci sono ben 300 km di distanza: il volo UA175 si è schiantato alle 09:03, ossia 10 minuti dopo.

Per coprire la distanza di 300 km in 10 minuti bisognerebbe volare a 1.800 km/h, ossia a una volta e mezza la velocità del suono (Mach 1,5) che è una velocità teoricamente possibile per gli F-15 di Otis in configurazione operativa (anche se con il concreto rischio di rimanere a secco di carburante).

Ma la difesa aerea è stata informata della presenza del volo UA175 nello stesso momento in cui quel volo si stava schiantando: alle 09:03 !

Spostiamoci a Washington.

Il controllo aereo ha informato la difesa aerea militare della presenza di un volo dirottato alle ore 09:21. Ma ha segnalato il volo AA11 (ormai inesistente) proveniente da Nord, anziché il volo AA77 proveniente da Est.

Poco male: la base aerea in allarme era quella di Langley, molto a sud di Washington. In ogni caso i caccia avrebbero dovuto prendere direzione Nord per proteggere la capitale, per cui l'errata informazione non ha causato, di per sé, una perdita di tempo.

Alle 09:24 il NEADS ha ordinato lo scramble dei caccia di Langley, e alle 09:30 i caccia sono effettivamente in volo. Quindi il NEADS ha reagito con estrema prontezza: tre minuti dal ricevimento della segnalazione all'ordine di scramble, e meno di sei minuti per il decollo effettivo (quando diciamo che i caccia alle 09:30 sono in volo, significa che sono stati rilevati dai radar: quindi sono già decollati e hanno raggiunto una certa quota, tale da entrare nel "campo visivo" del radar di terra): siamo ben sotto i 15 minuti previsti dalle procedure, dall'ordine di scramble al

decollo.

Ma nonostante la prontezza dei caccia, essi avevano a disposizione circa sette minuti per intercettare il volo AA77 (che ha impattato alle 09:37).

Di questi sette minuti, due se ne vanno per accelerare e portarsi in quota - l' F-16 impiega due minuti per accelerare da Mach 0,9 (950 km/h) a Mach 1,75 (1.800 km/h), già alla quota ottimale di 11.000 metri e in configurazione alleggerita con solo metà del carburante interno e solo due missili aria-aria (fonte: [Dassault](#)).

Ma a 1.800 km/h, nei 5 minuti restanti il caccia potrebbe coprire solo 150 km.

La base di Langley dista 200 km da Washington.

Se invece accelerasse alla massima velocità (sempre con carburante ridotto al 50 % e con soli due missili aria-aria), ossia a 1.975 km/h, impiegherebbe tre minuti per accelerare e nei quattro restanti potrebbe percorrere solo 130 km. Considerando le percorrenze durante le fasi di accelerazione, nella migliore delle ipotesi arriviamo a un totale complessivo di circa 170 km.

E parliamo sempre di un F-16 in configurazione alleggerita, che si trovi già a 11.000 metri di quota, mentre quelli di Langley erano appena decollati (quindi avevano il pieno di carburante) e quasi certamente trasportavano anche serbatoi esterni di carburante aggiuntivo (visto che i 3.100 kg di carburante interno bastano sì e no per una quindicina di minuti di volo supersonico), motivo per cui la loro velocità massima effettiva era considerevolmente inferiore.

E pertanto, nemmeno il volo AA77 poteva essere intercettato in alcun modo.

Quindi né il volo AA11, né il volo UA175, né il volo AA77 potevano fisicamente essere intercettati dai caccia a disposizione del NEADS, nei tempi a disposizione del NEADS.

Solo questo basterebbe a concludere senz'ombra di dubbio che la difesa aerea americana non ha avuto alcuna colpa nei fatti dell'11 settembre, e questo spiega perché nessun responsabile è stato rimosso o incolpato per quanto accaduto.

Rimane il volo UA93, che si è schiantato alle ore 10:03, senza raggiungere Washington.

Se non fosse precipitato, avrebbe raggiunto la capitale intorno alle 10:25.

Il NEADS in questo caso è stato informato della presenza del quarto aereo addirittura solo quattro minuti dopo che era precipitato!

Ma se fosse stato informato tempestivamente, i suoi caccia avrebbero raggiunto Washington nella migliore delle ipotesi (decollo alle 09:30 e velocità effettiva di circa 1.500 km/h) intorno alle 09:40 in tempo utile per intercettare l'UA93.

In realtà, poiché il NEADS non fu informato tempestivamente, e per di più il controllo aereo civile inviò i caccia in tutt'altra direzione, gli F-16 di Langley giunsero sulla capitale solo intorno alle ore 10:00 , ma anche in questo caso avrebbero avuto una ventina di minuti per abbattere il volo UA93, se non fosse precipitato.

La difesa aerea dell'11 settembre, quindi, con le risorse e con i tempi a disposizione, non poteva fare di meglio.

Ma ci sono altri aspetti che vanno considerati.

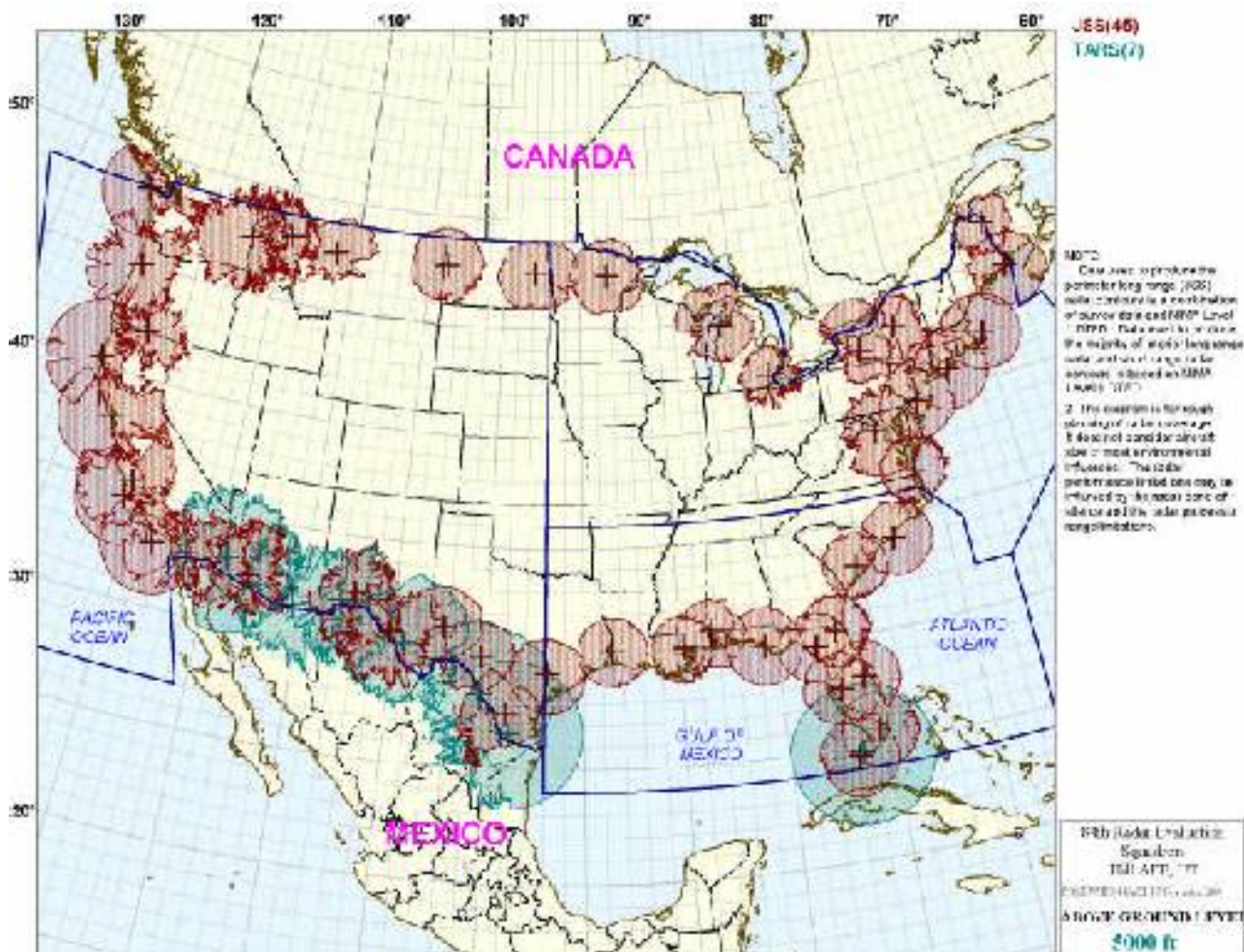
Innanzitutto, come abbiamo visto in Cronologia, le uniche basi in allarme a disposizione del NEADS erano quelle di Otis e di Langley. Le altre basi avevano bisogno di molto tempo per reperire i piloti, rifornire e armare gli aerei e lanciarli.

Come abbiamo detto, questa penuria di mezzi aerei di pronto allarme è stata determinata dalla fine della Guerra Fredda.

Se esaminiamo la figura sotto, vediamo illustrate le zone di copertura radar della difesa aerea militare l'11 settembre del 2001.

Notiamo subito una cosa fondamentale: tutti i radar (45 stazioni JSS e 7 stazioni TARS) sono collocati ai confini del territorio degli Stati Uniti.

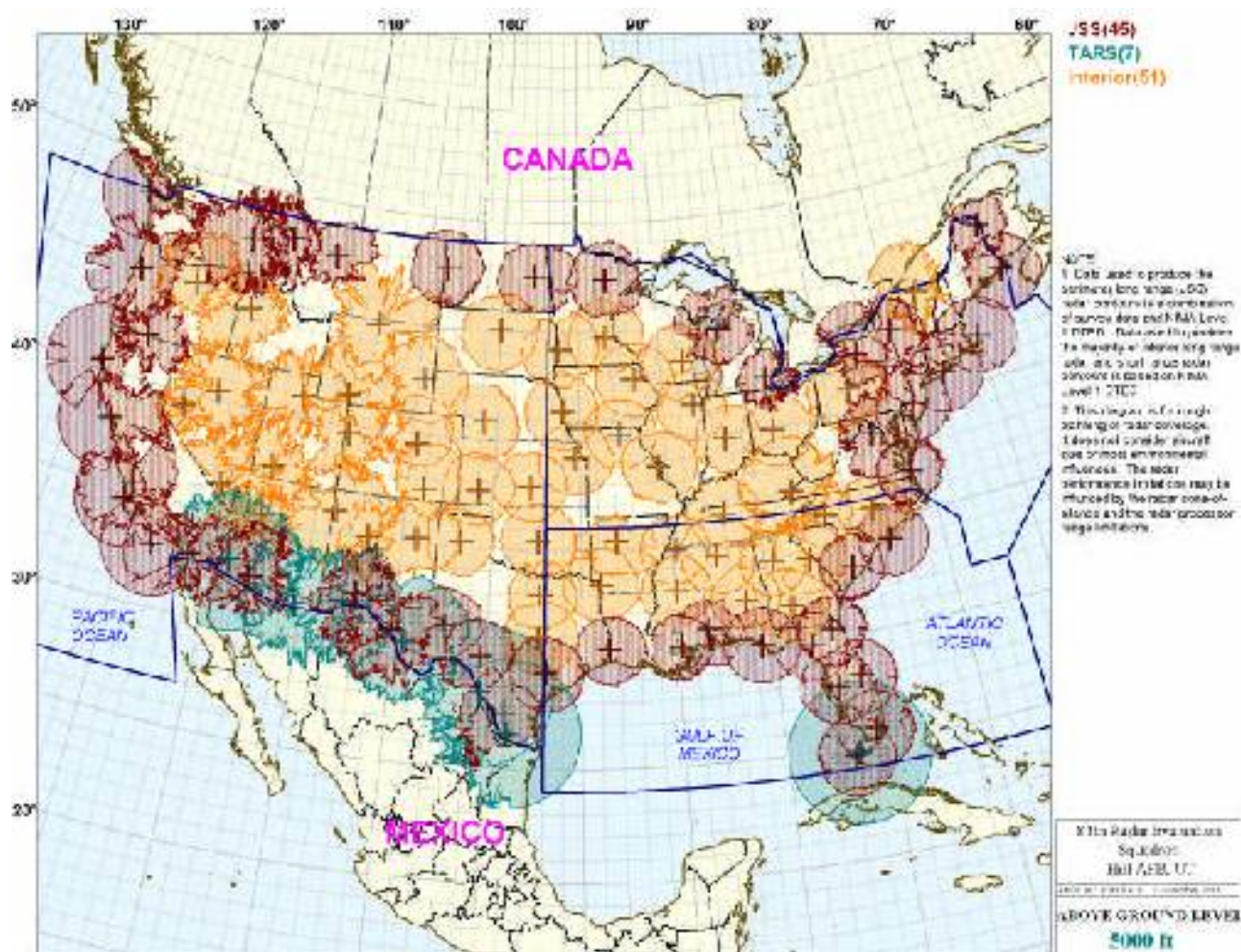
E' evidentissimo che la struttura è concepita per rilevare e affrontare una minaccia proveniente dall'esterno verso l'interno, così come è logico che fosse nel periodo della Guerra Fredda, quando la struttura radar fu progettata e dispiegata.



Non c'è quindi da stupirsi se l'11 settembre del 2001 il NORAD era del tutto impreparato a gestire una minaccia aerea reale (non un semplice dirottamento aereo) dall'interno.

Le basi aeree a disposizione del NEADS (che difende il settore Nord Orientale), ossia Otis e Langley, sono entrambe situate (come vedremo più avanti) sulla costa, in posizione favorevole per intercettare una minaccia che proviene dall'esterno dei confini nazionali.

Vediamo ora quest'altra immagine (sempre relativa alla situazione dell'11 settembre 2001):



0

Questa immagine è la stessa di prima, ma in più sono evidenziati i centri radar ATC (il controllo del traffico aereo civile).

L'impostazione è esattamente opposta: l'ATC gestisce e controlla lo spazio aereo interno, e questa è la ragione per cui i caccia militari, eventualmente impiegati per intercettare o scortare un aereo civile fuori rotta (o dirottato), una volta decollati vengono "prestati" al controllo della rete radar civile.

La rete radar civile, però, fa affidamento sui segnali dei transponder, e abbiamo visto (anche sull'approfondimento inserito in Cronologia) che lo spegnimento del transponder significa sparire dagli schermi che visualizzano in maniera ordinata il traffico aereo. Il velivolo con il transponder spento resta visibile, ma solo sugli schermi del radar primario: ossia è un anonimo puntino in mezzo a centinaia o migliaia di altri anonimi puntini, difficilissimo da distinguere se non lo si è seguito sin dall'inizio.

Spieghiamo meglio questo concetto.

Un bersaglio non identificato che arrivi dall'esterno dei confini, è anch'esso un puntino anonimo. Ma un operatore radar militare lo vede arrivare prima che entri nello spazio aereo nazionale, e ha modo di "tracciarlo": ossia istruisce il computer per tenere d'occhio quel puntino e seguirlo anche se

dovesse infilarsi nello spazio aereo nazionale in mezzo a centinaia di altri puntini.

Se invece quel puntino è già inserito nella “mischia”, tra centinaia di altri identici puntini, e si chiede a un operatore di cercarlo e di individuarlo, è chiaro che la faccenda si complica un bel po'.

Va poi considerato che in generale la struttura del controllo aereo civile americano e della difesa aerea, non era particolarmente esperta nel gestire dirottamenti aerei in generale.

In USA ci sono stati diversi dirottamenti aerei, negli anni '60 e '70, quasi tutti posti in essere da simpatizzanti del governo di Castro in Cuba e generalmente conclusi con l'atterraggio dell'aereo a Cuba.

Da allora, si sono verificati ben pochi episodi di dirottamento sul territorio americano.

Abbiamo il volo 705 della FedEx (un corriere espresso) che fu dirottato nel 1994 da un impiegato della stessa FedEx che voleva costringere i piloti a schiantarsi contro la sede della compagnia, ma fu immobilizzato dagli stessi piloti.

Prima ancora era stata la volta di un aereo dell'American Airlines dirottato da un nazionalista serbo nel 1979, che poi trasbordò su un altro aereo per atterrare in Irlanda dove venne arrestato.

Nel 1974 c'era stato il tentativo di dirottamento posto in essere da un folle che intendeva schiantarsi sulla Casa Bianca per uccidere l'allora presidente Nixon, ma l'uomo (che peraltro non era in grado di pilotare un aereo e quindi non sarebbe mai riuscito nell'intento) fu ucciso dalla polizia quando l'aereo era ancora fermo sull'aeroporto.

Infine, nel 1971 c'era stato il famoso dirottamento posto in essere da Dan Cooper, che dopo essersi fatto consegnare 200.000 dollari in contanti, si paracadutò dall'aereo sul Pacifico (e di lui non si è saputo più nulla).

Si tratta di episodi isolati, se si considera che abbracciano un periodo di trent'anni (dal 1971 al 2001), peraltro tutti conclusi senza particolari difficoltà, e sebbene in un paio di essi fosse spuntata l'idea di utilizzare il velivolo come un missile pilotato, i dirottatori non erano riusciti a metterla in pratica.

Il NORAD aveva previsto, nelle proprie esercitazioni, l'eventualità di aerei dirottati con l'intento di schiantarli su obiettivi americani, ma queste esercitazioni non avevano previsto l'eventualità che l'aereo dirottato spegnesse il transponder o non fosse immediatamente individuabile.

Le esercitazioni partivano dal presupposto che la posizione dell'aereo dirottato, e la sua rotta, fossero conosciute dalla difesa militare: due dati che l'11 settembre del 2001 vennero a mancare.

Inoltre, a queste esercitazioni non prese parte la FAA, e questo fu un grave errore, perchè l'11 settembre del 2001 ha evidenziato una grossa lacuna nei meccanismi di comunicazione tra FAA e NORAD, e una totale mancanza di coordinamento tra i vari centri che, per una ragione o per l'altra, tentarono di gestire la situazione.

Si pensi che la mattina dell'11 settembre ci furono tutti questi centri civili che ebbero ciascuno una parte nella gestione della crisi:

- Il centro di controllo aereo civile (ATC FAA) di Boston
- Il centro di controllo aereo civile (ATC FAA) di New York
- Il centro di controllo aereo civile (ATC FAA) di Cleveland
- Il centro di controllo aereo civile (ATC FAA) di Indianapolis
- Il centro di controllo aereo civile (ATC FAA) di Washington
- Il comando FAA di Herndon

- Il quartier generale FAA di Washington
- Il comando operativo dell'American Airlines
- Il comando operativo della United Airlines

In parallelo, i centri di comando militari interessati furono:

- Il comando NORAD in Colorado
- Il comando NEADS a New York
- Il comando NMCC al Pentagono (con il Segretario alla Difesa Rumsfeld)
- Il PEOC nel bunker della Casa Bianca (con il Vice Presidente Cheney, la Consigliere per la Sicurezza Nazionale Rice e il Ministro dei Trasporti Mineta)
- La Situation Room nella Casa Bianca (con il Consigliere per l'Anti-terrorismo Clarke in conferenza con CIA/FBI/FAA)
- L'Air Force One con il Presidente Bush

Tutti questi centri agivano in maniera scoordinata tra loro, al punto che in più di un'occasione il NORAD era costretto a telefonare ai comandi FAA per avere informazioni aggiornate, e le informazioni sulla posizione di alcuni aerei arrivavano addirittura dai servizi segreti che le apprendevano dalla FAA !

E proprio i servizi segreti, all'insaputa di tutti, agivano per proprio conto allertando direttamente le basi aeree che non erano assegnate al servizio di allarme per la difesa aerea, e ordinando la preparazione e il decollo dei caccia disponibili, allo scopo di proteggere Washington!

In tutto questo, si inseriva un altro grosso problema: chi doveva ordinare (o autorizzare) l'abbattimento degli aerei dirottati?

Innanzitutto bisogna per prima cosa stabilire se ai piloti debba arrivare un ordine, o un'autorizzazione.

Le due cose sono ben diverse.

L'autorizzazione lascia in capo al pilota la responsabilità di decidere se abbattere o meno un aereo civile, con tutte le relative conseguenze in caso di errore.

Un ordine è invece una disposizione certa, che non lascia spazio a valutazioni e interpretazioni.

I militari, lo si è visto chiaramente, volevano un ordine, non una mera autorizzazione, anche perchè i propri caccia, una volta in volo nello spazio aereo civile, erano gestiti dal controllo aereo civile, mentre un ordine o un'autorizzazione a impiegare le armi, dovevano provenire dalla catena di comando militare: quindi la FAA doveva decidere quale aereo fosse dirottato, mentre i militari dovevano decidere se e quando abbatterlo.

La possibilità di commettere errori era elevata, e difatti quel giorno ci sono state decine di segnalazioni di aerei dirottati che invece non lo erano.

Un'autorizzazione generica all'abbattimento, che non specificasse esattamente quali fossero le regole di ingaggio e fino a che punto doveva arrivare la competenza del controllo civile e da che punto doveva iniziare quella del controllo militare, avrebbe potuto portare facilmente a far fuoco contro l'aereo sbagliato.

Ma allora, chi doveva dare quest'ordine?

Le procedure in vigore al settembre del 2001 ([direttiva](#) DOD 3025.15 e [direttiva](#) JCSI 3610.01A) prevedevano che questo potere fosse in capo al Segretario della Difesa, ma nell'eventualità che una situazione di emergenza lo richiedesse, anche il comandante competente per il settore interessato

poteva dare l'ordine.

L'11 settembre del 2001 né il Segretario della Difesa, né il comandante del NEADS o quello del NORAD diedero quest'ordine.

Esso fu dato dal Vice Presidente Cheney (che non era, da un punto di vista strettamente formale, la persona competente a darlo) e fu avvallato, e poi ribadito, dal Presidente Bush.

Non c'è dubbio alcuno che Bush potesse dare quest'ordine, in virtù dei suoi poteri presidenziali ed indipendente da una specifica previsione procedurale, così come è normale che in caso di suo impedimento, il Vice Presidente potesse darlo a sua volta.

Ma in ogni caso il percorso di quell'ordine doveva essere più o meno questo: un percorso politico, dal Presidente (o dal Vice Presidente in caso di impedimento) al Segretario alla Difesa (o al Dipartimento della Difesa in caso di suo impedimento); e un percorso operativo, previsto dalle procedure, dal Segretario alla Difesa (o dal Dipartimento alla Difesa) al comando NORAD, da questi al NEADS e da questi ai caccia.

Va infatti ben tenuto a mente che se il Presidente o il Vice Presidente prendono una decisione politica (abbattete / non abbattete) spetta poi al Dipartimento alla Difesa (rappresentato dal Segretario alla Difesa) stabilire le procedure operative (a partire dalle regole di ingaggio) per dare attuazione a quella decisione politica.

E ai militari servono proprio le procedure operative, al di là della semplice decisione politica.

Questo percorso, politico e operativo, è venuto del tutto a mancare, per tutta una serie di ragioni: la FAA non seguì la linea gerarchica prevista dalle procedure, il Presidente era a bordo dell'Air Force One e nessuno, prima di Cheney, gli aveva chiesto un ordine di abbattimento, il Segretario alla Difesa fu in un certo senso “bypassato” da Cheney, i militari ricevettero notizia della disposizione di Cheney ma non si capiva se si trattasse di ordine o autorizzazione e in entrambi i casi mancavano le regole di ingaggio...

In tutta questa confusione, il comandante del NEADS aveva pur sempre l'autorità di emanare un ordine di abbattimento per fronteggiare l'emergenza, ma non lo fece.

Perché fu così complicato ottenere quest'ordine?

Prima di rispondere a questa domanda, è bene precisare che stiamo facendo un lavoro di analisi puramente accademico: nessun caccia americano si ritrovò, la mattina dell'11 settembre, nella posizione di poter abbattere uno degli aerei dirottati.

Quindi la presenza o meno di un chiaro ordine di abbattimento, non avrebbe cambiato di una virgola gli accadimenti.

Vediamo ora quali problemi si pongono per l'ordine di abbattimento.

Decidere di abbattere un aereo civile carico di cittadini innocenti, non è di per sé una decisione che si possa prendere a cuor leggero: è in ogni caso un pesantissimo fardello, per cui non c'è da stupirsi se qualcuno abbia preferito scaricare il fardello su qualcun altro nella catena di comando.

Ma questa spiegazione, da sola, è superficiale e insufficiente.

Il problema vero e più grosso è quello di assumersi la responsabilità di modificare il corso degli eventi, senza essere per nulla sicuri che il rimedio non faccia più danni del male.

Cerchiamo di capirlo bene, questo concetto, perchè è fondamentale.

Quando il primo aereo impattò il WTC, nessuno poteva immaginare che ai comandi c'erano i terroristi. Poteva ben essersi trattato di un incidente, come abbiamo già detto più sopra: il pilota, sotto la minaccia dei terroristi, poteva aver tentato un atterraggio in uno degli aeroporti minori di New York City ed essersi schiantato nel corso del tentativo.

Solo quando ci fu il secondo impatto, apparve chiaro che i terroristi si erano messi ai comandi dei velivoli.

Solo a quel punto l'aereo civile carico di passeggeri era l'equivalente di un missile pilotato, con un obiettivo (peraltro sconosciuto: non sottovalutiamo questo particolare).

Ma siamo sicuri che abbatterlo è la soluzione migliore?

Prendiamo i due aerei che hanno impattato il WTC.

Chi poteva immaginare che le Twin Towers sarebbero crollate, uccidendo migliaia di persone?

Se non fossero crollate, il bilancio dei morti sarebbe stato molto più leggero: un centinaio di persone sugli aerei, un altro centinaio, forse due centinaia, nelle Twin Towers, e poi basta: i vigili del fuoco avrebbero evacuato completamente i due grattacieli, spento gli incendi, riportato la situazione sotto controllo.

Abbattere un aereo su una zona densamente abitata come l'area di New York e in genere la regione nord-orientale degli Stati Uniti, era davvero una scelta consigliabile?

Ci sono troppe incognite per poter rispondere serenamente di “sì”.

Innanzitutto, l'incognita missili.

I missili non sono armi perfette come molti di noi immaginano.

I caccia americani, come abbiamo detto, sono armati di missili Sidewinder (che si dirigono sul bersaglio seguendo la sua immagine infrarossa, ossia il suo calore) e di missili Slammer (che si agganciano sul bersaglio seguendo la sua immagine radar).

Il missile Sidewinder ha una percentuale di successo pari a circa l' 80 % ([AIM-9](#)).

Lo Slammer ha una percentuale di successo pari a circa l' 85 % ([AIM-120](#)).

Questo significa che lanciare un missile non significa avere la certezza che il missile colpisca il bersaglio, e se non lo colpisce, il missile può colpire qualsiasi altra cosa, come un altro aereo civile, o schiantarsi al suolo su un edificio, una casa, una scuola, una piazza affollata.

Inoltre, non è detto che un aereo grosso come un Boeing 757 o un Boeing 767, si disintegri in aria dopo essere stato colpito da un missile: anzi, è più probabile che precipiti al suolo abbastanza integro, e non è escluso che il pilota riesca persino a influire, in qualche misura, sul percorso dell'aereo mentre precipita.

Su un'area densamente popolata come quella della costa nord-orientale americana, un aereo abbattuto può schiantarsi ovunque: su un quartiere cittadino affollato, su un'industria chimica, su un deposito di carburanti, persino su una centrale nucleare!

Proprio una centrale nucleare, sì.

Il volo AA11 ne ha sorvolata una: la centrale nucleare di Indian Point.

Il volo UA93, se non fosse precipitato prima, avrebbe sorvolato la già molto nota centrale nucleare di Three Mile Island.

Gli studi degli esperti confermano che l'impatto di un aereo delle dimensioni di un Boeing 757 o di un Boeing 767 riuscirebbe a perforare lo scudo protettivo di queste centrali, concepite per resistere all'impatto di aerei classe Boeing 707 (Fonti: [NCI](#) ; [Mediastudy](#)), determinando una catastrofe ambientale.

L'11 settembre nessuno aveva la sfera di cristallo per sapere quali sarebbero stati gli obiettivi degli aerei dirottati, se sarebbero riusciti a colpirli (l'UA93, come sappiamo, non ce l'ha fatta; e l'AA77 per poco non si schiantava sul prato antistante il Pentagono) né quali conseguenze avrebbero provocato gli impatti (l'UA93 si è schiantato su una campagna deserta; l'AA77 ha colpito una zona recentemente rinforzata del Pentagono).

Immaginate per un attimo che le Twin Towers non fossero crollate, limitando il bilancio dei morti a duecento – trecento persone. E immaginate che pochi minuti più tardi il volo AA77, colpito da un missile aria-aria, si fosse schiantato sull'Hotel Sheraton di Arlington, alla periferia di Washington D.C. (oltre 400 camere, 23 sale congressi) uccidendo un migliaio di persone.

O immaginate che i passeggeri del volo UA93 fossero riusciti a riprendere il controllo dell'aereo (uno dei passeggeri, Don Greene, era un pilota civile – fonte: [Telegraph](#)) qualche secondo prima di essere abbattuti da un missile dell'aviazione americana per poi finire in fiamme sulla centrale di Three Mile Island !

Chi avesse dato l'ordine di abbattimento, sarebbe stato additato da tutti (compresa la propria coscienza) come il responsabile di migliaia, o decine di migliaia, di inutili morti.

Diciamoci la verità: se qualcuno avesse potuto immaginare che il volo UA93 sarebbe finito in un campo deserto, mentre il volo AA77 si sarebbe schiantato contro un'ala rinforzata del Pentagono, probabilmente avrebbe preferito lasciarli andare per la loro rotta, piuttosto che abatterli e rischiare perdite umane più gravi.

Persino se si fosse stati certi che il volo UA93 era diretto sulla Casa Bianca, forse sarebbe stato opportuno sacrificare l'edificio, in buona parte evacuato, piuttosto che abbattere l'aereo su una zona popolata.

Con il senno di poi, è facile sputare sentenze e giocherellare al piccolo stratega.

Ma in quel momento, in quelle tragiche ore (ma a ben vedere minuti) in cui si stava consumando la tragedia dell'11 settembre 2001, è comprensibile che i comandi militari abbiano aspettato che una simile decisione, un vero salto nel buio, fosse demandata alle massime autorità politiche.

Il comandante del NEADS, che aveva l'autorità per impartire l'ordine di abbattimento in una situazione di estrema emergenza, non aveva ragione di impartirlo fino al momento in cui uno dei suoi caccia non si fosse trovato a tiro con uno degli aerei dirottati (evenienza che non si è verificata). Ma prima di quel momento, era più che opportuno che egli aspettasse uno specifico ordine delle autorità preposte.

Considerato che nulla poteva evitare gli impatti dei voli AA11 e UA175 con le loro tragiche conseguenze, e considerato che il volo AA77 ha impattato il Pentagono in un'area rinforzata uccidendo poco più di un centinaio di persone rispetto alle oltre 20.000 che vi lavoravano quotidianamente, mentre il volo UA93 è precipitato senza causare altri morti oltre ai passeggeri,

possiamo concludere che è stato un bene che nessun caccia sia riuscito a portarsi a distanza utile di tiro rispetto a questi due voli, con l'ordine di abbatterli: probabilmente avremmo avuto un bilancio di perdite umane ancor più devastante.

Le rotte

Nelle prossime pagine esaminiamo le rotte dei quattro aerei dirottati, riportando le time-line sintetiche degli eventi.

Le fonti

Le fonti della sezione “Perché la difesa aerea non ha funzionato” e delle time-line che seguono, sono le stesse citate nella Cronologia dell'11 settembre 2001 e nelle relative schede di approfondimento. Le ulteriori fonti sono state citate.

Le mappature del sistema di controllo radar aereo, civile e militare, del territorio degli Stati Uniti, provengono dallo studio “*Surveillance Implications of 9/11*”, commissionato dalla FAA ed elaborato dal MIT Lincoln Laboratory nel mese di maggio del 2002.

Rotte e “time-line” sintetiche



A sinistra, il disegno di fonte giornalistica (USA Today) illustra in maniera abbastanza fedele la rotta prevista (in rosso) e quella effettiva del volo AA11.

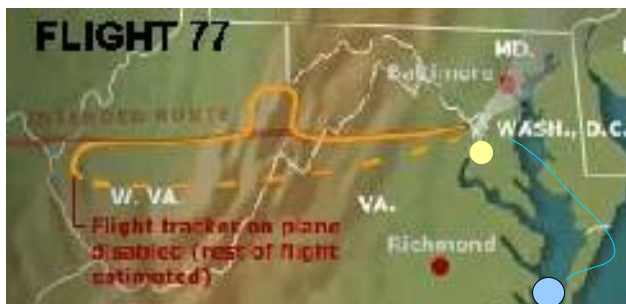
Il disco celeste indica la posizione della base aerea di Otis.

07:59 decollo da Boston
08:13 e 31” ultima comunicazione radio normale
08:13 e 40” i terroristi prendono il controllo dell'aereo (stimato)
08:13 e 47” l'aereo non risponde alle comunicazioni radio
08:21 transponder OFF
08:24 e 57” ATC Boston comprende che è l'AA11 è stato dirottato
08:37 e 52” ATC Boston informa il NEADS
08:46 NEADS ordina lo scramble dei caccia di Otis
08:46 e 40” il volo AA11 impatta il WTC1
08:53 caccia di Otis in volo



A sinistra, la rotta prevista e quella effettiva del volo UA175, con indicata in celeste la base di Otis e la rotta approssimata seguita dai caccia.

08:14 decollo da Boston
08:42 ultima comunicazione radio normale
08:44 circa, i terroristi prendono il controllo dell'aereo (stimato)
08:47 cambio codice transponder
08:55 ATC New York comprende che l'UA175 è stato dirottato
09:03 ATC New York informa il NEADS.
09:03 e 11” il volo UA175 impatta il WTC1
09:05 ATC New York dichiara ATC Zero
09:13 caccia di Otis autorizzati a stabilire CAP su New York
09:25 caccia di Otis stabiliscono CAP su New York



A sinistra, rotta prevista e rotta effettiva (in parte stimata) del volo AA77.

Nel disco celeste, la base aerea di Langley.

Nel disco giallo, la base aerea di Andrews (che non era in servizio di allarme).

La linea celeste indica la rotta dei caccia di Langley.

08:20 decollo da Dulles (Washington DC)

08:51 ultima comunicazione radio normale

08:53 i terroristi si impossessano dell'aereo (stimato)

08:54 il velivolo abbandona la rotta assegnata

08:56 transponder OFF

09:08 ATC Indianapolis chiede intervento soccorso aereo perchè pensa a incidente

09:20 ATC Indianapolis comprende che volo AA77 è stato dirottato

09:21 ATC Boston informa NEADS che volo AA11 diretto su Washington da Nord

09:24 NEADS ordina scramble a base aerea Langley, per direzione Nord

09:30 caccia di Langley in volo, ATC li dirige verso Est

09:30 servizi segreti chiedono a base aerea Andrews di preparare caccia

09:32 ATC Dulles vede sul radar volo AA77 in avvicinamento a Washington

09:32 servizi segreti prelevano Cheney da ufficio Casa Bianca per portarlo nel PEOPS

09:34 NORAD apprende da FAA che volo AA77 è disperso

09:36 FAA Boston avvisa NEADS che volo AA77 è a sei miglia da Casa Bianca

09:36 NEADS ordina ai caccia di Langley di portarsi a difesa di Washington

09:37 Cheney raggiunge il bunker PEOPS

09:37 e 46" volo AA77 impatta il Pentagono



A sinistra, la rotta programmata e quella effettiva del volo UA93.

Il cerchio celeste indica l'area in cui si trovano i caccia di Langley al momento in cui il volo UA93 è precipitato.

- Ore 08:42 il volo UA93 decolla da Newark
- Ore 09:27 ultima comunicazione radio normale
- Ore 09:28 i terroristi si impossessano dell'aereo
- Ore 09:30 ATC Cleveland capisce che il volo è stato dirottato
- Ore 09:41 transponder OFF
- Ore 09:45 Casa Bianca Evacuata. Mineta raggiunge Cheney nel PEOPS
- Ore 09:57 passeggeri si ribellano
- Ore 10:00 i caccia di Langley stabiliscono CAP su Washington DC
- Ore 10:02 la FAA stima la posizione del volo UA93 su una rotta presunta.
- Ore 10:02 Cheney viene informato che un altro aereo si dirige su Washington
- Ore 10:03 e 11" il volo UA93 si schianta a Shanksville
- Ore 10:07 ATC Cleveland informa NEADS che il volo UA93 è dirottato
- Ore 10:10 NEADS chiede ordini di abbattimento. Cheney sente Bush e dà l'ordine.
- Ore 10:12 Cheney aggiornato su posizione (presunta) di UA93. Ribadisce ordine di abbattimento.
- Ore 10:14 Pentagono informato che Cheney ha ordinato abbattimento
- Ore 10:15 NEADS apprende che volo UA93 è precipitato
- Ore 10:18 Bush conferma a Cheney ordine di abbattimento
- Ore 10:19 Pentagono informato che Cheney ha confermato ordine di abbattimento
- Ore 10:20 circa. Cheney apprende che volo UA93 è precipitato.
- Ore 10:35 i servizi segreti sollecitano base aerea Andrews per decollo caccia
- Ore 10:38 i caccia di Andrews decollano con autorizzazione a usare armi

LE DOMANDE

Al-Qaida: chi, come e perchè

E' importante comprendere la storia di Al-Qaida e del suo leader, Osama Bin Laden, e le ragioni per le quali essi hanno posto in essere gli attacchi dell'11 settembre, per capire se e in quale misura essi rappresentino una minaccia nei confronti del mondo occidentale.

Nel 1928 in Egitto nasce la “Fratellanza Musulmana”, un movimento che si oppone al dominio inglese e vede tra i suoi più accaniti sostenitori lo scrittore egiziano Sayyid Qutb (1906 – 1966).

Gli scritti di Qutb condannano la società occidentale corrotta e miscredente, dividono tutti gli umani tra credenti (fedeli al pensiero di Maometto) e miscredenti, invocano il dovere dei credenti di combattere contro i miscredenti.

Gli studiosi collocano a questa data, a questo movimento e agli scritti di Qutb il momento della nascita di quell'integralismo islamico così come lo conosciamo oggi: un'ideologia che persegue l'obiettivo di instaurare un governo religioso, retto non da leggi laiche ma dalle leggi del Corano: *“Il Corano è la nostra Costituzione”*, recita uno slogan del movimento.



(A sinistra: il simbolo della “Fratellanza Islamica”)

L'importanza degli scritti di Qutb sta nel fatto che la “Fratellanza Musulmana” non perseguiva i suoi obiettivi attraverso la violenza.

Qutb, invece, dà inizio alla trasformazione del movimento da pacifico a violento.

Una delle più note frange terroristiche che nascono dalla “Fratellanza Musulmana” così trasformata, è quella del gruppo terroristico “Hamas”, in Libano.

Qutb fu giustiziato nel 1966 dalle autorità egiziane, in seguito ad un tentativo di colpo di stato, ma le sue idee ormai avevano trovato ampia risonanza in tutto il mondo musulmano.

In particolare, il pensiero di Qutb affascinò molti studenti dei licei e delle università arabe, e tra questi, il giovane Osama Bin Laden, che studiava a Jeddah.

Osama è attratto da questa teoria: i governi arabi “moderati”, che non seguono i principi religiosi, sono da abbattere. Gli amici di questi governi, sono da distruggere.

Sunniti e sciiti

Storicamente, il mondo islamico è diviso in due grandi aree religiose: Sunniti e Sciiti.

La scissione avvenne dopo la morte del profeta Maometto: i Sunniti ritenevano che il successore di Maometto potesse essere un qualsiasi credente con le richieste qualità morali e spirituali (il “califfo”, l’“emiro”) mentre gli Sciiti ritenevano che dovesse essere necessariamente un discendente di sangue di Maometto.

Oggi i Sunniti sono in maggioranza e gli Sciiti in minoranza, tranne che in alcune zone geografiche (come l'Iran, roccaforte sciita).

Sunniti e sciiti si sono combattuti spesso senza esclusione di colpi: ne sono una riprova i continui attentati posti in essere in Irak dopo la fine del regime laico di Saddam, da ciascuna delle due fazioni contro l'altra.

Questa distinzione, peraltro, non è la sola: sciiti e sunniti sono a loro volta divisi in varie fazioni e movimenti.

Il mondo occidentale è un mondo di miscredenti e peccatori, e pertanto va distrutto.
Israele è una nazione di miscredenti sul suolo islamico, e va cancellata.
Gli amici e sostenitori di Israele, vanno anch'essi combattuti e distrutti.

Osama era nato nel 1957 a Ryadh, suo padre era un costruttore di origini yemenite, sua madre era siriana.

Il padre di Osama, Muhamed Awad Bin Laden, si era arricchito dopo aver vinto l'appalto per la costruzione di vari palazzi della famiglia reale saudita.

Divenne buon amico e consigliere sia di Re Saud che del suo successore, Re Faisal, il quale giunse a firmare un editto in cui stabiliva che tutte le opere pubbliche e le costruzioni reali dovessero essere appaltate alle imprese di Bin Laden, che per un certo periodo giunse anche a ricoprire la carica di Ministro dei Lavori Pubblici.

Muhamed mise al mondo oltre una cinquantina di figli (da 54 a 57, secondo le fonti) da più di una ventina di mogli, e morì quando Osama aveva tredici anni, lasciando alla famiglia un impero patrimoniale e finanziario.

Nel 1979 Osama si laureò in Ingegneria Civile a Jeddah, e nel 1981 conseguì la laurea in pubblica amministrazione ed economia.

Nel corso di un viaggio in Pakistan, nel 1980, Osama Bin Laden visitò i campi dei profughi dal vicino Afghanistan, occupato dalle forze armate sovietiche, e decise di sostenere i guerriglieri Mujahideen arabi che si opponevano ai sovietici.

Nel 1979 c'era stata la rivoluzione iraniana, ed il regime integralista dell'Ayatollah Khomeini aveva occupato il potere instaurando un governo teocratico sciita, cacciando lo Shah e suoi alleati americani.

Osama Bin Laden si convinse che i Mujahideen arabi potevano fare altrettanto, e sebbene egli fosse un sunnita, maturò l'idea che sunniti e sciiti dovessero far fronte comune contro i “miscredenti”, superando le lotte e le divisioni interne.

Attingendo alle proprie riserve finanziarie, e raccogliendo donazioni e contribuzioni da parte di amici e familiari, Osama Bin Laden iniziò a sostenere economicamente i Mujahideen (oltre 200 milioni di dollari), finanziando gli acquisti di armi, procurando combattenti volontari da altri paesi arabi, e mettendo a disposizione macchinari industriali per la costruzione di basi e campi di addestramento.

Nel 1986 Osama iniziò a creare in Afghanistan dei propri campi di addestramento, sfruttando l'esperienza militare di volontari provenienti dalla Siria e dall'Egitto per organizzare un gruppo di guerriglieri tutto suo. L'organizzazione prevedeva una Base di accoglienza, in cui giungevano i nuovi volontari, che poi venivano smistati verso i campi di addestramento e infine avviati al combattimento. Dopo un certo periodo di militanza, i volontari facevano rientro alle proprie famiglie nelle nazioni di provenienza, passando ancora una volta dalla Base.

Qui, dal 1988, Bin Laden decise di creare un registro in cui venivano annotati gli arrivi, le partenze

Tolleranza e repressione

Preoccupati dalle conseguenze della diffusione delle idee fondamentaliste, e tenendo bene a mente la fine dello Shah, i paesi islamici reagiscono in modi diversi: alcuni (come l'Arabia Saudita) cercano di ingraziarsi i fondamentalisti mediante lautissimi finanziamenti; altri (come l'Egitto) preferiscono ricorrere alla repressione più dura (ciò costerà la vita al presidente Sadat nel 1981), altri ancora (come il Pakistan) consentono ai fondamentalisti di influire su vari aspetti della vita sociale e politica della nazione.

e altre notizie relative ai combattenti, in maniera da poter rispondere alle frequenti richieste dei familiari dei volontari.

Fu allora che nacque il termine “Al Qa'edah” (per noi Al-Qaida), che in arabo significa “La Base”. Al-Qaida divenne famosa nel mondo arabo: era la Base iniziale e finale di tutti i combattenti volontari che raggiungevano Bin Laden in Afghanistan.

La necessità di raccogliere fondi in tutto il mondo, spinge Bin Laden a organizzare una vera e propria rete finanziaria in decine e decine di paesi nel mondo, mentre per l'arruolamento dei volontari infiltra i suoi luogotenenti nelle scuole islamiche, nelle moschee e nelle università, crea centri di accoglienza e organizzazioni non governative.

Ben presto “Al-Qaida” diventa sinonimo dell'intera rete, non solo della base in Afghanistan.

La CIA ha finanziato e aiutato Osama Bin Laden?

E' opinione diffusa quella secondo cui la CIA avrebbe finanziato e armato Osama Bin Laden: *“E' un prodotto della CIA”*

Così diffusa che spesso questa affermazione è considerata un dato scontato da parte di giornalisti e politici, così scontato che nessuno sembra preoccuparsi di verificarlo.

Anche questo è un mito, che nasce da un errore di fondo: quello di credere che i Mujahideen fossero una cosa sola.

Ebbene, non è così. Con il termine Mujahideen si è dato un unico nome a quelle che in realtà erano numerose fazioni di guerriglieri in lotta contro i sovietici. La resistenza afghana, in altre parole, non era fatta solo di “Mujahideen” (ossia di guerrieri della Jihad) ma anche di gruppi che con la religione avevano poco o niente a che spartire. E tra gli stessi Mujahideen vi erano molti gruppi diversi, solo uno dei quali, definito “Mujahideen arabi”, era quello che faceva capo a Al-Qaida e a Osama Bin Laden, ed era costituito da combattenti volontari provenienti da paesi arabi.

Gli Stati Uniti, attraverso la CIA, hanno aiutato (e hanno ammesso sin dall'inizio di averlo fatto) esclusivamente alcune fazioni dei Mujahideen afghani, ma non hanno mai fornito armi, denaro o altro tipo di appoggio alla fazione dei Mujahideen arabi, né hanno mai avuto alcun tipo di rapporto con Osama Bin Laden.

Ciò è ampiamente confermato dagli ufficiali della CIA responsabili di quel teatro operativo e dagli ufficiali dei servizi segreti pakistani che fecero da intermediari tra la CIA e la resistenza afghana, e in particolare è confermato dalle dichiarazioni rese da Abdul Anas (genero di Abdul Azzam, maestro spirituale di Osama) responsabile della gestione dei volontari arabi e dallo stesso Al-Zawahiri, numero due di Al-Qaida.

Certa stampa, e certe correnti politiche, hanno voluto creare una trasposizione (USA > Mujahideen > Mujahideen arabi > Osama Bin Laden) del tutto artificiosa.

Un'opera di contro-informazione e disinformazione anti-americana che ha creato un altro “mito” inesistente.

Le teorie di Bin

Laden contro i governi arabi moderati, laici e amici degli USA o di Israele, fanno breccia nel malcontento di decine di migliaia di musulmani, spesso provenienti da famiglie povere, per nulla soddisfatti di governi che hanno saputo o voluto impiegare le ricchezze derivanti dalla vendita del petrolio per migliorare la qualità di vita delle proprie popolazioni.

Al-Qaida e la Jihad diventano la loro naturale valvola di sfogo e di ribellione.

Nel 1989 l'Unione Sovietica ritira le sue truppe dall'Afghanistan, per i Mujahideen è una grande vittoria, ma lo è in particolare per Osama Bin Laden, che torna trionfante in Arabia Saudita, con l'intento di creare un nuovo fronte della Jihad (la Guerra Santa) nello Yemen del Sud, trasformando la sua rete mondiale di finanziamento e di arruolamento in una stabile organizzazione, che ne eredita il nome: Al-Qaida.

Al-Qaida ha il compito di esportare e sostenere la Jihad in tutto il mondo, e presenta una struttura articolata: 24 divisioni operative, un dipartimento di intelligence, uno per le operazioni militari, uno finanziario, uno politico, uno per la propaganda ed i rapporti con i mass media. Il tutto è coordinato da un Consiglio denominato Shura cui sono preposti i fedelissimi di Bin Laden.

Tra questi, c'è il palestinese Abdul Azzam, suo maestro religioso, il quale spinge per concentrare le energie nella lotta per la definitiva conquista del potere in Afghanistan (i sovietici erano andati via ma il governo non era cambiato) e nella guerra contro Israele.

Bin Laden, invece, ha ben altre mire: egli ormai ragiona in termini di lotta mondiale.

Le differenze di vedute tra i due sono sanate nel 1989, quando un'autobomba mette fine alla vita di Azzam e dei suoi due figli.

Il posto di Azzam viene preso da Ayman Al Zawahiri, un medico chirurgo a capo di un gruppo fondamentalista egiziano. Al Zawahiri unisce la propria organizzazione a quella di Bin Laden e diventa il suo rappresentante ufficiale e consigliere spirituale.

Tornato in patria, Bin Laden attacca duramente l'Irak e Saddam Hussein, reo di aver invaso un altro paese islamico (l'Iran).

Le sue posizioni non fanno piacere al governo saudita, che invece è vicino a Saddam e per nulla sereno all'idea che la rivoluzione iraniana possa essere esportata altrove.

Le autorità saudite gli impongono un divieto di espatrio, impedendogli di lasciare il paese.

Sempre nel 1989 il leader sudanese Hassan Al Turabi chiede a Bin Laden di aiutarlo nella lotta contro i cristiani separatisti nel sud del paese. In cambio Turabi offre a Bin Laden l'appoggio del Sudan per qualsiasi operazione finanziaria e per l'addestramento dei suoi militanti.

Bin Laden accetta e insedia i suoi luogotenenti, acquista varie proprietà per conto di Al-Qaida, mette le sue imprese di costruzione a disposizione di Al Turabi.

Quello stesso anno l'Iraq di Saddam Hussein invade il Kuwait, e Bin Laden offre all'Arabia Saudita l'appoggio della sua organizzazione e dei suoi mujahideen per liberare il piccolo stato arabo.

Il governo saudita però rifiuta la proposta di Osama e preferisce appoggiare la coalizione internazionale guidata dagli americani.

Si tratta di un affronto che Bin Laden si lega al dito, anche perchè egli giudica inaccettabile la presenza di truppe e basi occidentali sul suolo arabo.

Inizia così una campagna di denuncia nelle moschee contro il governo saudita, che per tutta risposta reagisce espellendo i religiosi implicati.

Osama Bin Laden, nonostante la sua personale amicizia con il principe saudita Abdullah (che nel 2005 diventerà Re) viene obbligato dalle autorità al soggiorno obbligato a Jeddah.

La campagna di "sensibilizzazione" ha però successo: oltre 4.000 giovani arabi decidono di abbracciare la causa di Al-Qaida e raggiungono l'Afghanistan per arruolarsi e addestrarsi nei suoi campi.

Nel 1991, sfruttando i forti legami tra la sua famiglia e la casa reale saudita, Osama Bin Laden riesce a far rimuovere i divieti di movimento impostigli dalle autorità, e ne approfitta per raggiungere l'Afghanistan, dove le varie fazioni dei guerriglieri sono in disputa per la conquista del potere dopo la ritirata sovietica e l'imminente caduta del governo afgano filo-sovietico.

Il capo di Al-Qaida, dopo aver tentato di svolgere un ruolo di mediazione, ordina ai suoi seguaci di

restare fuori da quelle lotte intestine: Al-Qaida si schiererà al fianco di qualunque fazione risulterà vincitrice dallo scontro.

Ormai i servizi segreti sauditi e quelli pakistani hanno iniziato a comprendere la pericolosità di Bin Laden e della sua organizzazione, e tentano di eliminarlo fisicamente.

I tentativi falliscono, perchè Osama viene sempre avvisato per tempo dai suoi infiltrati e simpatizzanti nelle fila delle autorità pakistane e saudite.

Ciò nonostante, i tentativi di eliminarlo e la situazione incerta dell'Afghanistan convincono il capo di Al-Qaida a riparare in Sudan, dove si sente più sicuro.

Qui utilizza un'impresa di costruzioni di sua proprietà per costruire l'autostrada Khartoum – Port Sudan e continua ad usare la sua rete mondiale per rifornirsi di armi, esplosivi ed equipaggiamenti.

La rete finanziaria di Al-Qaida spazia ormai dall'Europa occidentale alla Cina, dagli USA alla Malesia, alle Filippine, all'Ucraina, alla Bielorussia, spesso sotto forma di insospettabili banche e agenzie.

Crea una serie di insospettabili organizzazioni non governative (come l'Agenzia di Sostegno al Terzo Mondo a Vienna) attraverso le quali insedia i suoi agenti in altri paesi (Cipro, Zagabria, Budapest ecc...).

Inizia a creare la Islamic Army Shura, una specie di consorzio cui aderiscono gruppi terroristici di ogni parte del mondo: Arabia, Egitto, Giordania, Libano, Iraq, Oman, Algeria, Libia, Tunisia, Marocco, Somalia, Eritrea, Ciad, Mali, Nigeria, Uganda, Burma, Thailandia, Malesia, Indonesia, Filippine ecc...

Appoggia i movimenti terroristici nelle Filippine, creandone anche di nuovi (come la Brigata Abu Sayyaf), in Indonesia, nel Kashmir pakistano.

Ovunque ci sia un gruppo islamico combattente, Al-Qaida interviene con uomini, mezzi e denaro.

Nel 1992 i Mujahideen conquistano il potere in Afghanistan, vincendo la resistenza delle forze militari del governo filo-sovietico, ma le varie fazioni dei ribelli non riescono ad accordarsi sulla formazione di un nuovo governo e danno vita a una sanguinosa guerra civile: Al-Qaida, per volere di Bin Laden, resta fuori da questa lotta.

Nello stesso anno Al-Qaida emette una “fatwa” che invita alla lotta contro gli occidentali che occupano i suoli islamici (riferendosi alle basi americane in Medio Oriente) e un'altra “fatwa” contro gli americani dislocati in Somalia nell'ambito di una forza di pacificazione delle Nazioni Unite .

Il 29 dicembre del 1992 Al-Qaida porta a termine un attentato contro un albergo ad Aden (Yemen del Sud) dove alloggiano militari americani impegnati in un ponte aereo per trasportare aiuti umanitari alla popolazione somala: si tratta del primo attentato terroristico di Al-Qaida.

Fino a quel momento, Al-Qaida aveva operato in funzione di organizzazione di guerriglia in Afghanistan o di appoggio finanziario e logistico a altre organizzazioni di ribelli e terroristi.

A dire il vero, un dettagliato rapporto dell'intelligence focalizza una serie di attentati sospetti in Yemen nel 1992: un'esplosione davanti all'ambasciata americana il 23 settembre, una bomba all'ambasciata tedesca il 29 ottobre, un'altra bomba all'ambasciata americana il 9 novembre.

Secondo le autorità yemenite, tutti questi attentati sono di matrice islamica, ma solo quello del 29 dicembre verrà attribuito inequivocabilmente ad Al-Qaida.

A seguito di questo attentato (che peraltro non uccide nessun americano ma fa una vittima del tutto innocente) gli USA decidono di ritirare i propri militari dallo Yemen.

La guerra di Al-Qaida contro gli Stati Uniti è iniziata, ma gli Stati Uniti non l'hanno ancora capito.

Osama Bin Laden finanzia e appoggia i guerriglieri islamici somali sia per instaurare un governo islamico, sia per combattere contro i militari americani incaricati di proteggere le missioni di soccorso alla popolazione e di catturare il sanguinario capo dei ribelli Mohamed Aidid.

La struttura militare di Al-Qaida, ed in particolare i suoi istruttori, si impegna direttamente nel sostegno ai guerriglieri: il piano messo a punto da Al Zawahiri è quello di trascinare gli americani in sanguinosi scontri ravvicinati.

Il piano funziona perfettamente: sono proprio gli uomini di Al-Qaida a organizzare la trappola in cui, tra il 3 ed il 4 ottobre 1993, furono abbattuti due elicotteri Black Hawk e uccisi 18 soldati delle forze speciali americane a Mogadiscio.

L'episodio convince gli americani a ritirare le proprie truppe dalla Somalia (poco più di un anno più tardi, tutti gli altri operatori delle Nazioni Unite decisero di fare altrettanto, abbandonando il paese a sé stesso: oltre seimila militari delle Nazioni Unite furono evacuati sotto la copertura dei Marines americani).

Al-Qaida aveva conseguito due grossi risultati strategici contro gli americani nel giro di pochi mesi, in Yemen e in Somalia, ma gli USA non avevano ancora messo a fuoco la presenza di questa organizzazione e le sue potenzialità.

Agli inizi del 1993 c'era stato un grave attentato esplosivo contro il World Trade Center e gli autori erano stati tutti individuati dall'FBI e arrestati. La matrice era islamica, ma portava a un'organizzazione filo-palestinese operante in Egitto: gli investigatori non trovarono collegamenti con Bin Laden (solo pochi anni fa si è scoperto che uno degli organizzatori di quell'attentato, Ramzi Ahmed Yousef, è il nipote di Khalid Shaikh Mohammed, terrorista di Al-Qaida direttamente coinvolto negli attentati dell'11 settembre 2001).

Nel 1993 Osama Bin Laden alza il tiro: mette a punto un attentato, fallito, per uccidere il principe giordano Abdullah.

L'anno seguente il governo dell'Arabia Saudita, in risposta alla sua attività antigovernativa e al tentato assassinio del principe Abdullah di Giordania, gli congela i beni e lo priva della sua cittadinanza.

Anche la famiglia Bin Laden disconosce pubblicamente Osama, il quale, peraltro, non sembra particolarmente indebolito da queste misure: nel 1995 Al-Qaida porta a segno un attentato contro una base americana a Riad, in Arabia Saudita, e nel 1996 collabora a un altro attentato, organizzato dall'Iran: un camion imbottito di esplosivo uccide 19 americani a Dharan, sempre in Arabia, e ne ferisce altri 372.

L'esistenza dell'organizzazione, però, sfugge ancora alle analisi dell'intelligence: in un rapporto del Dipartimento di Stato americano, datato 1996 e relativo ai gruppi terroristici operanti nel mondo, Al-Qaida semplicemente non esiste.

Eppure gli uomini di Bin Laden sono particolarmente attivi in quegli anni: nel 1995 avevano pianificato di far esplodere contemporaneamente 12 voli intercontinentali americani, avevano pianificato di uccidere il Presidente Clinton nel corso di una sua visita nelle Filippine, e nel 1994 avevano addirittura progettato l'uccisione di Papa Giovanni Paolo II in visita a Manila.

In quel periodo Al-Qaida aveva persino acquistato, al prezzo di un milione e mezzo di dollari, un cilindro di uranio lungo circa un metro, spacciato per uranio militare, che si era rivelato essere invece materiale inutile ai fini terroristici.

Nonostante tutto questo, l'intelligence americana non riesce a distinguere la natura di Al-Qaida in mezzo alla massa di sigle terroristiche islamiche, e non riesce a individuare il filo che unisce gli attentati e i tentativi di attentati che si susseguono.

Nel frattempo Bin Laden continua a dedicarsi al suo grande progetto di riuscire a superare le divisioni tra sunniti e sciiti, in maniera tale che i gruppi terroristici delle due fazioni collaborino tra loro efficacemente.

Il progetto riesce solo parzialmente, ma consegue un risultato importante: Al-Qaida (la cui matrice è sunnita) stringe un accordo di collaborazione (in campo militare e terroristico) con l'Iran.

Da quel momento i militanti di Al-Qaida possono quindi addestrarsi e muoversi liberamente in Sudan, in Afghanistan, in Iran e in Libano.

Un altro importante successo strategico è l'accordo tra Bin Laden e Saddam, fortemente voluto dal leader sudanese Turabi.

Saddam acconsente alla creazione di un'organizzazione di guerriglia denominata "Ansar Al Islam", propaggine di Al-Qaida in Iraq, che ha lo scopo di operare contro i curdi nel Nord del paese.

Ma nel 1995 Osama Bin Laden fa un passo falso: i suoi uomini tentano di uccidere il presidente egiziano Mubarak in visita in Sudan.

Ciò provoca una dura reazione dell'ONU nei confronti del Sudan, accusato di aver favorito il progetto.

Nel frattempo, la Libia esercita pressioni sul Sudan perchè non conceda ulteriore asilo ai guerriglieri libici fondamentalisti che operano contro il regime di Gheddafi (che non aveva mai lasciato spazio al fondamentalismo religioso), e poiché Turabi è intenzionato ad accontentare le richieste libiche e ad ammorbidire la posizione dell'ONU, Bin Laden è costretto ad avvisare i terroristi libici che non è più in grado di tutelarne la sicurezza e che è opportuno che lascino subito il Sudan.

Questa circostanza viene giudicata come un segnale di debolezza del capo di Al-Qaida, e ne consegue lo scioglimento della Islamic Army Shura: il grande progetto di Bin Laden, di consorziare tutti i gruppi terroristi islamici, naufraga irrimediabilmente.

Anche la situazione economica di Bin Laden inizia a vacillare: le sanzioni ONU contro il Sudan causano contraccolpi anche sulle disponibilità finanziarie di Al-Qaida, e Bin Laden è costretto a controllare e tagliare le spese dei propri "manager", e in qualche caso a pretendere l'immediata restituzione di somme indebitamente trattenute.

In conseguenza di tali decisioni, un paio di questi manager, Jamal Ahmed Al-Fadl e Houssain Kherchtou, decidono di passare al "nemico": diventano informatori del governo americano.

Ed è proprio Jamal Ahmed Al-Fadl il primo a squarciare il buio nel quale brancolano i servizi segreti americani, nel 1996, e a parlare di Osama Bin Laden e della sua Al-Qaida.

Il mito: Al-Qaida non esiste.

Non è infrequente rinvenire, tra le farneticazioni dei vari sostenitori delle teorie complottiste sull'11 settembre, l'affermazione che nessuno aveva mai sentito parlare di Al-Qaida prima dell'11 settembre 2001, e che pertanto questa organizzazione sarebbe soltanto un'invenzione della CIA per attribuirle le responsabilità dei fatti dell'11 settembre.

La verità è totalmente diversa: almeno sin dal 1997 il Dipartimento di Stato americano, nel suo rapporto "Patterns of Global Terrorism", rilasciato pubblicamente nell'aprile del 1998, aveva tracciato un'analisi molto precisa di Al-Qaida, del suo leader Bin Laden, delle connessioni con l'Afghanistan, il Sudan, la guerriglia cecena, la Bosnia, la Somalia, le Filippine ecc...

Il citato rapporto è liberamente scaricabile dal sito del MIPT, indicato tra le fonti di questa Sezione, mentre nel sito della PBS è scaricabile il rapporto dell'FBI del 1998 che accusa Osama Bin Laden e Al-Qaida degli attentati in Kenya e Tanzania.

Crolla così impietosamente un altro mito-spazzatura.

Gli USA iniziano a focalizzare la natura e la pericolosità di Al-Qaida e di Bin Laden, e cominciavano a stringere il cerchio intorno a lui ed ai suoi collaboratori.

Per la prima volta, il rapporto del Dipartimento di Stato sul terrorismo per l'anno 1997 dedica una sezione a “Usama Bin Ladin” e alla sua rete terroristica “Al-Qaida”.

Il governo americano e quello saudita premono sul Sudan affinché cessi di dare asilo a Bin Laden, che nel frattempo è sfuggito a un tentativo di assassinio, e così il leader di Al-Qaida decide di ritornare nell'unico paese in cui si sente al sicuro: l'Afghanistan.

Nel martoriato paese asiatico, dopo quattro anni di guerre civili, il potere era stato infine conquistato dalla fazione dei “Talebani”, un movimento islamico integralista di fede sunnita, supportato dai servizi segreti pakistani e capeggiato dal “Mullah” Mohammed Omar, che nel settembre del 1996 aveva proclamato la nascita dell' “Emirato Islamico di Afghanistan”, introducendo un regime teocratico severissimo.

Il nuovo Stato viene riconosciuto soltanto dal Pakistan, dall'Arabia Saudita e dagli Emirati Arabi Uniti.

Bin Laden non può desiderare di meglio, così si affretta a cementare la fratellanza con i Talebani e con il Mullah Omar e nel 1997 stabilisce il suo quartier generale a Kandahar.

I Talebani hanno bisogno di Bin Laden e di Al-Qaida, della sua rete finanziaria, delle sue imprese di costruzione e dei suoi combattenti. Infatti il nuovo Emirato deve tentare di contrastare l'isolamento internazionale in cui si trova e deve fare i conti con le fazioni dissidenti, riunite nella cosiddetta “Alleanza del Nord” che controlla la parte settentrionale del paese.

Nel 1998 Bin Laden e Al-Qaida svolgono un importante ruolo di mediazione che consente di creare un'intesa comune tra Iraq, Afghanistan e Al-Qaida, intesa che ha lo scopo di combattere gli Stati Uniti.

Il Mullah Omar, dal canto suo, mette ogni risorsa del suo paese a disposizione di Al-Qaida, e tra queste risorse c'è la compagnia aerea Ariana Airlines, che dispone, tra l'altro, di tre Boeing 727.

Nel 1998 Al-Qaida mette a segno due sanguinosi attentati: il 7 agosto un veicolo carico di esplosivo devasta l'ambasciata USA a Nairobi, in Kenya. Restano uccise ben 291 persone e altre 5000 ferite.

Sono dodici vittime sono americani: le altre sono tutti cittadini locali del tutto innocenti. Contemporaneamente, una seconda esplosione all'ambasciata americana a Dar-Es-Salaam in Tanzania uccide altre 11 persone, tutti cittadini locali.

Saddam e Bin Laden: odio o amore?

Un comune convincimento è quello che tra Saddam Hussein e Osama Bin Laden non ci sia mai stato alcun collegamento. E' senz'altro vero che il leader di Al-Qaida e il dittatore furono a lungo acerrimi nemici (l'Iraq era una dittatura laica e quindi contraria ai principi perseguiti da Bin Laden, Saddam aveva attaccato un paese islamico – l'Iran - nel 1980 e aveva invaso un paese arabo – il Kuwait – nel 1990) ma dalla metà degli anni novanta l'esigenza di combattere contro un nemico comune – gli USA – portò a contatti che, secondo alcune fonti, sfociarono in una vera e propria collaborazione, gestita dai servizi segreti irakeni, in ossequio alla massima: “Il nemico del mio nemico, è mio amico”. Due inchieste del Senato americano (una del 2004 e una del 2006) hanno però negato che tra l'Iraq e Al-Qaida ci sia mai stata una collaborazione.

Rimandiamo alle [fonti](#) citate in fondo a questa Sezione per approfondire le due opposte versioni.

Nel rapporto del Dipartimento di Stato su questi due attentati, compare a chiare lettere il nome di Bin Laden e di Al-Qaida: finalmente gli USA hanno preso cognizione della natura e dell'identità del nemico, anche se gli attentati, in un estremo tentativo di depistare gli investigatori, vengono inizialmente firmati da una sedicente *“Armata islamica per la liberazione delle terre sante”*.



(A sinistra: la foto di Usama Bin Laden, secondo la dizione americana, pubblicata nell'elenco dei maggiori ricercati dell'FBI. Sulla sua testa pende una taglia di 25 milioni di dollari dal Governo americano, e di altri due milioni di dollari dall'Associazione dei piloti di linee aeree).

E difatti Bin Laden, resosi conto che gli Stati Uniti ormai conoscono la sua organizzazione, subito dopo non esita a rivendicare le stragi e dichiara: *“E' chiaro che non possiamo competere contro gli americani senza attaccarli, e anche se questo comporta la morte di fratelli musulmani, la religione islamica lo consente”*.

Arriva la prima risposta americana, affidata a 79 missili Tomahawk lanciati, un paio di settimane dopo, contro obiettivi in Sudan e in Afghanistan. Tra questi obiettivi ci sono anche i leader di Al-Qaida, Bin Laden compreso, che però scappa alla ritorsione.

Il 1998 è anche l'anno in cui Bin Laden e Al-Zawahiri avevano emesso la loro *“Fatwa”* (una specie di editto che interpreta la legge islamica e che può essere emesso da un'autorità religiosa, cui sono tenuti ad attenersi tutti i fedeli) contro gli americani: *“Uccidere gli americani e i loro alleati, si tratti di civili o di militari, è un preciso dovere di ogni musulmano che possa farlo, in qualsiasi paese in cui sia possibile farlo”*. La Fatwa era stata emessa il 23 febbraio 1998.

In una intervista successiva alla ABC Bin Laden dichiara: *“E' meglio uccidere un singolo soldato americano che sprecare energie in altre attività... non abbiamo necessità di differenziare tra militari e civili. Sono tutti coinvolti, sono tutti bersagli. Siamo certi che prevarremo sugli americani... e inevitabilmente muoveremo guerra sul loro suolo...”*

Bin Laden lancia un messaggio ai suoi attivisti: *“Io sono stato chiamato a seguire le orme del Profeta e a comunicare il suo messaggio a tutte le nazioni e a rappresentare il punto di svolta, sono l'organizzatore di un nuovo tipo di guerra per distruggere l'America e consegnare il mondo all'Islam”*.

Osama Bin Laden, a dire il vero, aveva già diramato un'altra sua personale Fatwa contro gli americani sin dal 1996, intitolandola *“Dichiarazione di Guerra contro gli americani che occupano le Terre Sante”*, ma la circostanza era passata quasi inosservata (dichiarazioni di simile tenore, da parte di capi religiosi e movimenti islamici, erano all'ordine del giorno in quegli anni).

La Fatwa del 1998 ha un peso ben diverso: essa non è indirizzata solo contro le truppe americane stanziato in Arabia Saudita e in altri territori arabi, ma è una vera e propria dichiarazione di lotta senza quartiere nei confronti dell'intero popolo americano.

Per questa ragione il 1998 è spesso considerato, da studiosi, osservatori e giornalisti, come la data di apertura *“ufficiale”* delle ostilità di Al-Qaida contro gli Stati Uniti ed i loro alleati.

Il 1998 è pure l'anno in cui, secondo molti osservatori, Osama Bin Laden inizia a progettare il piano che avrebbe portato agli attacchi dell'11 settembre. In effetti, nella citata intervista alla ABC, egli preannuncia: *“... Inevitabilmente porteremo la guerra sul suolo americano”*.

Nel 1999 Bin Laden viene inserito nella lista dell'FBI dei 10 ricercati più pericolosi.

Nel 2000 Al-Qaida compie un attacco suicida contro il cacciatorpediniere USS Cole, ormeggiato nel porto di Aden, in Yemen. Muoiono 17 marinai americani.

Ormai Al-Qaida è un impero senza confini, una rete così articolata e diffusa che è praticamente impossibile valutarne la forza economica, politica e militare.

Le celle di Al-Qaida, i suoi centri finanziari e di reclutamento, le sue basi logistiche ed i campi di addestramento, sono sparsi in oltre 100 nazioni nel mondo.

I gruppi islamici di terroristi (o guerriglieri) creati, controllati, alimentati o finanziati da Al-Qaida sono decine, come l' Egyptian Islamic Jihad, il Libyan Islamic Fighting Group, la Islamic Army of Aden (Yemen), il Jama'at al-Tawhid wal Jihad (Iraq), il Lashkar-e-Taiba and Jaish-e-Muhammad (Kashmir), l' Islamic Movement of Uzbekistan, il Salafist Group for Call and Combat and the Armed Islamic Group (Algeria), l' Abu Sayyaf Group (Malesia e Filippine), la Jemaah Islamiya (Sud Est asiatico).

I combattenti di Al-Qaida si impegnano anche in Cecenia a fianco degli indipendentisti, e in Bosnia a fianco dei musulmani bosniaci.

Nel frattempo, il piano per sferrare gli attacchi a New York e a Washington va avanti.

Venti dirottatori vengono selezionati principalmente tra affiliati ad Al-Qaida con cittadinanza dell'Arabia Saudita, perché i cittadini arabi sono agevolati nell'ottenimento dei visti di ingresso per gli USA.

La cellula di Al-Qaida ad Amburgo ha un ruolo fondamentale: ben tre dei quattro futuri piloti vengono reclutati lì.

I dirottatori vengono addestrati nei campi terroristici in Afghanistan, ed i piloti vengono inviati in USA per imparare a pilotare nelle scuole di volo private americane, in modo da familiarizzare con la lingua e con le procedure dell'aviazione civile americana.

Sulla base delle rivelazioni di un pilota delle linee aeree afgane "Ariana Airlines" vi è motivo di ritenere che un ulteriore addestramento al pilotaggio sia stato fornito sui Boeing 727 di quella compagnia aerea.

L'11 settembre del 2001 Al-Qaida mette a segno il più sanguinoso attentato terroristico della storia, ma vi è più di una ragione per ritenere che Osama Bin Laden non si aspettasse un simile risultato.

Di sicuro non se lo aspettavano i Talebani del Mullah Omar, che in più di un'occasione aveva consigliato Bin Laden a mantenere un "basso profilo", nel timore di un intervento militare americano o internazionale.

E difatti dopo l'11 settembre del 2001, la reazione americana e internazionale è durissima.

Nel giro di pochi mesi, la rete finanziaria di Al-Qaida viene in buona parte smantellata da arresti e sequestri in ben 166 nazioni del mondo, il regime talebano è spazzato via dai ribelli dell'Alleanza del Nord appoggiati dalle forze militari americane, numerosi elementi di spicco dell'organizzazione sono catturati dagli americani, il Pakistan è costretto a girare le spalle ai terroristi islamici e ad allearsi con gli Stati Uniti.

Osama Bin Laden è costretto a fuggire, e nessuno sa dove si nasconda.

La maggior parte degli osservatori ritiene che abbia trovato rifugio in qualche sperduta zona montagnosa al confine tra l'Afghanistan e il Pakistan, alcuni pensano che possa essere riparato in Iran o in Somalia.

Di sicuro è ancora vivo: nei primi sei mesi del 2006 ha rilasciato non meno di quattro video-messaggi (in effetti dei messaggi audio con uno sfondo fotografico), diffusi da As-Sahab, il dipartimento per la propaganda di Al-Qaida.

E di sicuro anche Al-Qaida è ancora viva e vegeta: anche se la sua struttura di comando e di controllo non è più in grado di assicurare in modo efficiente la gestione e il finanziamento dei gruppi terroristici e delle celle sparse in tutto il mondo, essa è in grado di colpire, come dimostrano gli attentati di questi anni in Iraq, Afghanistan, Pakistan, Inghilterra, Spagna, Arabia, India ecc...

Non sempre esiste un filo diretto tra Al-Qaida e gli attentatori: talvolta questi ultimi agiscono in maniera del tutto indipendente, semplicemente obbedendo ai principi generali di Al-Qaida e a quelli sanciti nella Fatwa del 1998.



La foto sopra mostra i terroristi suicidi degli attentati alla metropolitana di Londra nel 2005, mentre accedono all'ingresso della rete ferroviaria sotterranea.

Sotto: la rivendicazione di Al-Qaida il giorno successivo.

Forse i terroristi di Londra non hanno agito su ordine diretto dei vertici di Al-Qaida, ma questo significa poco: quei terroristi si riconoscevano in Al Qaida, ed Al Qaida ha rivendicato la paternità degli attentati. ([AP](#)).



Diamo un'occhiata ad alcuni degli attentati più eclatanti negli ultimi anni (le fonti generali dell'intera sezione sono indicate nel riquadro più avanti, nel seguente elenco degli attentati ne indichiamo di ulteriori).

Principali attentati recenti di Al-Qaida

Volo American Airlines 63. 22 dicembre 2001.

Richard Reid, un cittadino londinese convertitosi alla religione islamica, tenta di far esplodere in volo un aereo dell'American Airlines decollato da Parigi con destinazione Miami (Florida).

L'uomo aveva nascosto un ordigno esplosivo nelle scarpe ma viene bloccato dagli assistenti di volo e dai passeggeri mentre tenta di far detonare l'ordigno.

Richard Reid, nel corso del processo, dichiara di essere un seguace di Al-Qaida e di Bin Laden.

Gli investigatori scoprono in un computer utilizzato da alcuni leader di Al-Qaida in Afghanistan, i dati di un affiliato che corrispondono perfettamente a Reid ([BBC](#) [CNN](#))

Mombasa, Kenya. 28 novembre 2002.

Un'autobomba devasta l'Hotel Paradise, uccidendo dodici cittadini kenyoti e 3 israeliani.

Alcuni missili antiaerei portatili vengono lanciati da terroristi appostati nei pressi dell'aeroporto, contro un aereo di linea israeliano appena decollato con oltre 260 persone a bordo.

I missili mancano l'aereo.

Al-Qaida rivendica gli attentati.

Uno dei kamikaze è un noto terrorista di Al-Qaida, già accusato e ricercato per l'attentato all'ambasciata USA in Kenya nel 1998 ([CNN](#))

Riad, Arabia Saudita. 12 Maggio e 9 novembre 2003.

A maggio, alcune auto-bombe esplodono in complessi residenziali della città uccidendo almeno 21 persone, tra cui sette cittadini americani.

Gli investigatori sauditi accertano che la responsabilità è di Al-Qaida e scoprono anche i collegamenti tra alcuni attentatori e una cella situata in Svizzera.

Le autorità saudite decidono di reprimere duramente le attività di Al-Qaida nel paese: oltre 600 persone finiscono agli arresti, vengono sequestrati documenti, armi ed esplosivi: di questi ultimi, oltre 20 tonnellate vengono rinvenute a Qassim.

Un altro attentato a novembre uccide non meno di 17 persone.

([MSNBC](#) [CRS](#))

Istanbul, Turchia. 15 e 20 novembre 2003.

Una serie di attentati esplosivi contro una sinagoga, una banca e il consolato inglese uccide oltre cinquanta persone.

Inizialmente le indagini puntano su gruppi terroristici locali, ma poi si scoprono inequivocabili collegamenti con Al-Qaida. Inoltre uno dei terroristi confessa di aver ricevuto 150.000 dollari da Al-Qaida per organizzare gli attentati ([Associated Press](#) [Associated Press](#))

Madrid, Spagna. 11 marzo 2004.

Una decina di bombe esplodono su quattro treni pieni di passeggeri, nell'area ferroviaria di Madrid. I morti sono 191 *(a destra, una cartina che mostra la posizione dei treni al momento delle esplosioni)*.

La Spagna è fortemente scossa dall'attentato, e il governo spagnolo di centro destra, guidato dal premier filo-americano Aznar, si affretta a dichiarare che la responsabilità dell'attentato va ascritta all'ETA, la formazione terroristica dei separatisti baschi.

In effetti molti indizi sembrano portare in quella direzione: le modalità degli attentati, il tipo di esplosivo utilizzato, i bersagli.

In realtà c'è più di un elemento che avrebbe dovuto consigliare il governo a non scartare la pista di Al-Qaida, ma il 14 marzo la Spagna deve andare alle urne per il rinnovo del Parlamento, e la pista ETA è sicuramente quella più conveniente dal punto di vista della propaganda elettorale.

Persino le Nazioni Unite si affrettano ad approvare una dura mozione di condanna contro l'ETA.

Ma a distanza di pochi giorni, emerge che gli attentati sono opera di Al-Qaida, che rivendica pubblicamente la paternità della strage in un video rilasciato il 13 marzo seguente, appena ventiquattro ore prima delle elezioni.

La reazione della Spagna è immediata: la coalizione del centro-sinistra vince le elezioni ribaltando i pronostici precedenti l'attentato, e il nuovo premier, Zapatero, immediatamente ordina il ritiro del contingente militare che la Spagna aveva inviato in Iraq nell'ambito della coalizione guidata dagli USA.

Per Al-Qaida è una grande vittoria, considerato che tutto lascia ritenere che l'esecuzione degli attentati sia stata attentamente programmata proprio per ottenere quel risultato.

Nei mesi seguenti, vengono fermati oltre un centinaio di presunti terroristi, sospettati di aver organizzato, eseguito o favorito gli attentati. Ventinove di essi finiscono processati. Altri sette terroristi si fanno saltare in aria per evitare la cattura.

([El Mundo](#))

Londra. 7 luglio 2005.

Quattro kamikaze si fanno esplodere su tre carrozze della metropolitana londinese e su un autobus. Il bilancio della strage è di 56 morti.

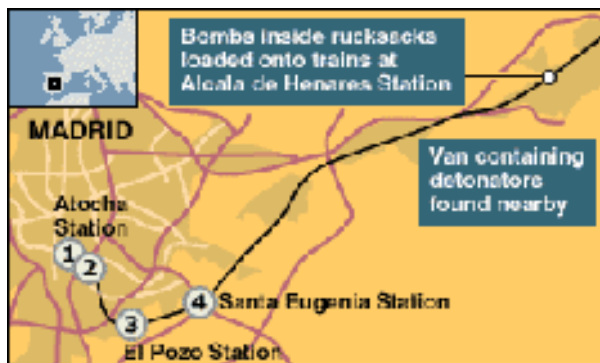
Tre dei quattro attentatori suicidi sono di origini pakistane, e tutti e tre hanno effettuato almeno un viaggio in Pakistan di recente. Il quarto è un inglese di origine giamaicana, convertito all'Islam.

Gli investigatori non hanno dubbi sulle responsabilità di Al-Qaida.

Quello stesso giorno una sedicente "Secret Organization Group of Al-Qaeda in Europe" rivendica gli attentati.

Un anno prima un esponente islamico, Sheikh Omar Bakri Mohamed, aveva dichiarato a un giornale portoghese che un attentato a Londra *"E' inevitabile. Questo perchè ci sono molti gruppi [a Londra] che stanno preparando molti attentati. [Uno di questi gruppi], molto ben organizzato a Londra, chi si è nominato Al-Qaeda Europe, esercita un forte fascino per i giovani musulmani. Mi risulta che stiano pronti a lanciare una grande operazione"*.

Nonostante queste indicazioni, gli organi investigativi inglesi ritengono che non siano emerse prove chiare del diretto coinvolgimento di Al-Qaida.



Train ① Departed Atocha de Henares: 0600

Train ② Departed Atocha de Henares: 0615

Train ③ Departed Atocha de Henares: 0610

Train ④ Departed Atocha de Henares: 0615

Nel rapporto (non definitivo) presentato dagli organi di investigazione al Parlamento inglese l'11 maggio del 2006, si legge:

“Non esiste ancora una inequivocabile prova che possa confermare la rivendicazione o il supporto di Al-Qaida, se mai c'è stato. Ma la scelta dei bersagli e le modalità di esecuzione degli attentati del 7 luglio sono tipici di Al-Qaida e dei gruppi ispirati alle sue ideologie” ([Report](#))

Queste conclusioni ufficiali sono state strumentalizzate dai soliti “cospirazionisti”, secondo i quali l'assenza di collegamenti dimostrati tra questi attentati e Al-Qaida dimostrerebbe che Al-Qaida è una creazione dei servizi segreti occidentali e che gli attentati attribuiti ad Al-Qaida sono in realtà progettati da quei servizi segreti, ecc... ecc...

Nulla di più falso.

Mettendo da parte la palese contraddizione nelle farneticazioni dei cospirazionisti (non si vede la ragione per cui i servizi segreti occidentali, dopo aver inscenato un attentato in modo che sembri provenire da Al-Qaida, ammettano candidamente che non ci sono collegamenti con Al-Qaida), la conclusione degli investigatori inglesi non solo dimostra la neutralità dell'indagine, ma evidenzia un aspetto fondamentale della natura di Al-Qaida.

Al-Qaida, infatti, non è solo una rete finanziaria e logistica, non è solo un centro di raccolta di combattenti da inviare ovunque sia necessario, non è solo una centrale del terrore che progetta attentati e addestra terroristi. L'essenza di Al-Qaida, infatti, sta anche nella Fatwa del 1998, che non si limita a suggerire o invitare o consigliare l'esecuzione di attentati contro gli americani e i loro alleati, soldati o civili, ma li impone come preciso dovere di ogni musulmano: un comandamento estremamente pericoloso laddove si consideri che i suoi destinatari sono pronti a immolarsi per darvi esecuzione.

La responsabilità dei leader di Al-Qaida, quindi, anche laddove non possa essere provata in termini giuridici (il che non esclude che ci sia stato un sostegno finanziario e logistico, che gli investigatori non sono riusciti a individuare) resta piena ed effettiva in termini morali.

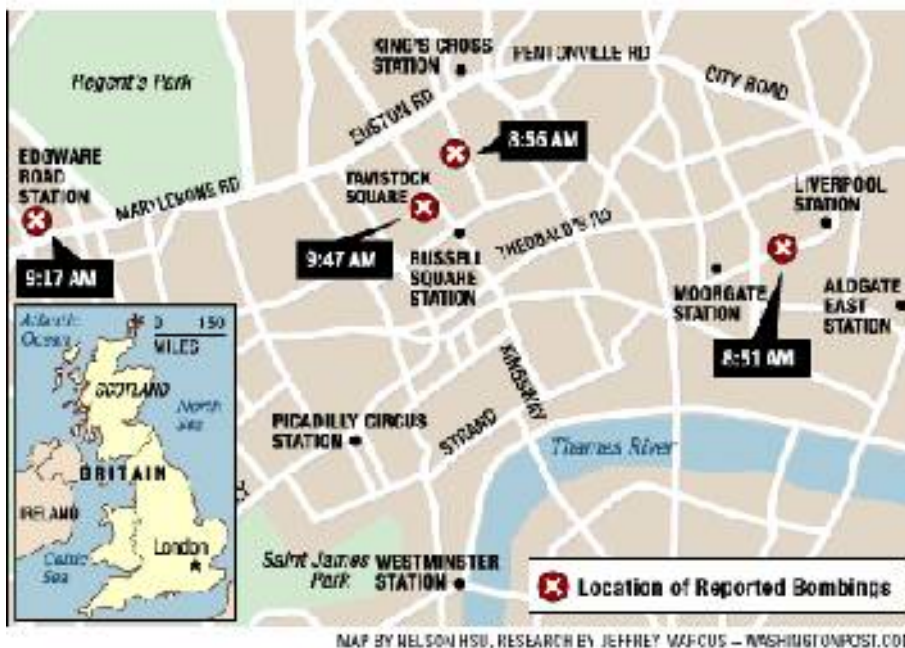
La Fatwa del 1998 ordina di colpire ovunque sia possibile, non dice di avvalersi della struttura di Al-Qaida né di chiedere ulteriori ordini o autorizzazioni in tal senso. Al-Qaida può offrire un supporto, ma se un'organizzazione terroristica riesce a colpire senza avvalersene, tanto meglio.

Un soldato in guerra non deve aspettare l'autorizzazione del capo di stato di maggiore per sparare a un soldato nemico: è suo preciso dovere farlo.

Questo è il senso della Fatwa del 1998.

E questa è la ragione per cui le mani di Al-Qaida sono sporche anche del sangue versato a Londra.

A sinistra, la piantina del Washington Post mostra i quattro punti di Londra in cui si sono verificate le esplosioni e gli orari delle stesse.



Sharm El-Sheikh, Egitto. 23 luglio 2005.

Tre attentati esplosivi devastano, in rapida successione, tre punti molto frequentati della località turistica egiziana, compreso il Ghazala Garden Hotel.

Il bilancio è di 89 morti, compresi due italiani. Una sessantina delle vittime sono egiziani.

L'attentato è rivendicato dalle "Brigate Abdullah Azzam" che si riconoscono in Al-Qaida, e successivamente da altri gruppi terroristici anch'essi ispirati ad Al-Qaida.

Il 7 ottobre 2004 c'era stato un altro attentato in Egitto, a Taba: tre ordigni erano esplosi in un Albergo e in due centri balneari uccidendo 34 persone, la maggior parte delle quali turisti israeliani. In quel caso la responsabilità di Al-Qaida era stata esclusa: l'azione era stata attribuita a terroristi palestinesi in chiave anti-israeliana ([Al-Ahram](#)).

Eppure le indagini fanno emergere inquietanti connessioni per entrambi gli attentati, al punto che gli investigatori si convincono che i terroristi hanno agito seguendo le indicazioni di una cella direttamente collegata ad Al-Qaida. ([The Washington Post](#))

Mumbai, India. 11 luglio 2006.

Numerosi ordigni esplosivi portano morte e distruzione sui treni stipati di viaggiatori, per lo più pendolari che rientrano a casa dal lavoro.

Circa 200 le vittime.

Gli investigatori non hanno dubbi sulla matrice islamica degli attentati, gli ultimi di una lunga serie che ha insanguinato le città indiane, che avrebbe lo scopo di minare il processo di pace tra Pakistan e India. Un sedicente portavoce di Al-Qaida ha dichiarato che l'organizzazione non ha avuto alcun ruolo negli attentati, ma ne è compiaciuta.

Se queste premesse saranno confermate, ci troviamo di fronte a un'azione molto simile a quella di Londra: un gruppo terroristico che agisce senza il sostegno diretto di Al-Qaida, ma seguendone i principi ispiratori ([SFC](#) , [IDSA](#))

Iraq e Afghanistan. Dal 2003 al 2006.

Al rovesciamento del regime dei Talebani in Afghanistan, e di quello di Saddam in Iraq, ha fatto seguito una interminabile sequenza di attentati.

In Afghanistan, in base alla banca dati del MIPT, dal 1° gennaio 2004 a metà agosto 2006 ci sono stati 573 attentati terroristici che hanno causato la morte di 932 persone.

Buona parte di questi attentati sono opera della guerriglia talebana, ed alcuni sono direttamente imputabili ad Al-Qaida. L'organizzazione di Bin Laden sostiene attivamente praticamente tutti i gruppi di ribelli che si oppongono al processo di stabilizzazione e ricostruzione avviato dalla coalizione internazionale guidata dagli USA.

La situazione in Afghanistan, però, non sembra particolarmente grave: la guerriglia talebana e di altri gruppi integralisti islamici è una realtà ampiamente prevista, che non sembra in grado di interferire significativamente con l'opera di stabilizzazione e di ricostruzione né di poter attecchire sulla popolazione.

Va tenuto presente che l'Afghanistan è stato liberato principalmente dai movimenti di opposizione ai talebani, sia pure con il fondamentale appoggio militare (essenzialmente aereo) degli USA e dei loro alleati.

Ben diversa la situazione in Iraq, dove il regime di Saddam è stato deposto con una vera e propria invasione delle truppe anglo-americane, e dove insistono seri problemi di convivenza tra la comunità sunnita e quella sciita.

Dopo un periodo iniziale in cui i ribelli irakeni, che godono di un forte sostegno da parte di Al-Qaida e di alcuni paesi confinanti, hanno concentrato i propri attacchi contro obiettivi militari della coalizione internazionale, la situazione è ulteriormente degenerata a causa della lotta interna tra la

fazione sciita e quella sunnita.

Gli attentati si susseguono quindi, a un ritmo giornaliero, nei confronti di ogni tipo di obiettivi, in prevalenza civili (mercati, luoghi di culto, posti affollati) e governativi (caserme di polizia, centri di arruolamento, istituzioni).

Le forze militari della coalizione internazionale, invece, hanno adottato una serie di accorgimenti logistici e operativi che ne hanno ridotto sensibilmente la vulnerabilità.

Dal 1° gennaio 2004 alla metà di agosto 2006 risultano registrati ben 5.608 attentati e attacchi terroristici, con un bilancio di ben 14.138 morti, in gran parte civili.

Nessun dubbio sul coinvolgimento di Al-Qaida, dal momento che Osama Bin Laden in persona aveva proclamato nel dicembre del 2004 che il principale leader dei ribelli in Iraq, Al-Zarkawi, “è il principe di Al-Qaida in Iraq, per cui chiediamo a tutti i gruppi di ascoltarlo e di obbedirgli” ([CNN](#)).

La carriera “principesca” di Al-Zarkawi è stata bruscamente interrotta il 7 giugno del 2006, quando un paio di bombe intelligenti sganciate da un caccia F-16 americano hanno centrato l'abitazione in cui si nascondeva, ma la sua uccisione non ha significativamente indebolito le capacità operative di Al-Qaida in Iraq.

FONTI

Sezione “Al-Qaida: chi, come e perché”

[*PBS Frontline*](#)

[*DOD*](#)

[*9/11 Final Report*](#)

[*Rapporto Senato USA 2004*](#)

[*Rapporto Senato USA 2006*](#)

[*Library of Congress. Country Studies: Afghanistan*](#)

[*The Economist*](#)

[*MIPT*](#)

[*La Repubblica*](#)

[*La Repubblica*](#)

[*CFR*](#)

[*CNS*](#)

[*FAS*](#)

[*ITV*](#)

[*Intelcenter*](#)

[*WorldNetDaily*](#)

LE DOMANDE

Perché l'intelligence americana non è riuscita a prevenire gli attentati?

Forse è questa la domanda più importante di tutte.

La minaccia terroristica suicida non teme ritorsioni, non teme sentenze penali, non distingue tra civili e militari e sfrutta l'intrinseca vulnerabilità dei paesi democratici e del loro rispetto per le libertà individuali, per sferrare il suo attacco mortale.

E questo è tanto più vero ove vi siano Stati che assicurino il proprio appoggio finanziario, logistico, politico e diplomatico.

L'unico sistema per contrastare questo tipo di minaccia, è prevenirla, e la prevenzione passa attraverso due tasselli fondamentali: l'attività di intelligence e la pressione internazionale contro i paesi che appoggiano il terrorismo.

In questa sezione analizzeremo la situazione dell'intelligence americana prima dell'11 settembre 2001, le modalità di pianificazione, organizzazione ed esecuzione degli attentati, gli errori e le lacune dei servizi segreti e delle forze investigative, la loro reazione e i risultati conseguiti.

E partiremo dal 1993, l'anno in cui fu compiuto il primo attentato contro il World Trade Center a New York, un episodio chiave per ricostruire la strada che ha portato agli attacchi dell'11 settembre.

Fino al 1993, NSA, FBI e CIA avevano svolto con notevole efficienza il loro compito di tracciare i terroristi islamici e impedire che portassero a termine attentati contro il territorio americano. Essi erano riusciti anche ad assicurarsi la collaborazione di alcuni infiltrati nei gruppi terroristici, fra i quali l'egiziano Emad Salem.

Salem era un ufficiale dell'esercito egiziano, infiltrato o comunque in contatto con alcune celle terroristiche islamiche, alcune delle quali operanti in USA.

L'Intelligence americana

In USA ci sono tre strutture principali che hanno competenze nell'ambito del contrasto al terrorismo. Esse sono la NSA, l'FBI e la CIA.

La NSA non è un organismo di polizia, ma è una struttura che si occupa dello spionaggio e del contro-spionaggio elettronico. Il suo compito è di natura passiva (protezione delle comunicazioni e delle attività che concernono la sicurezza nazionale degli USA) e attiva (spionaggio delle comunicazioni, dei dati e delle attività dei potenziali avversari).

Nemmeno la CIA è un vero e proprio organismo di polizia, in quanto il suo compito principale è lo spionaggio inteso nel senso più lato del termine: tutelare la sicurezza nazionale e contribuire al raggiungimento degli obiettivi che la nazione intende perseguire, utilizzando qualsiasi mezzo e strumento (nei limiti imposti dalle leggi e dalle autorità di controllo).

L' FBI è invece uno specifico organismo di polizia investigativa, con competenza federale e internazionale, che ha lo scopo di contrastare determinati tipi di crimini, tra i quali il terrorismo, e di assicurarne i responsabili alla giustizia.

Mentre i primi due enti (NSA e CIA) sono a tutti gli effetti dei servizi segreti (da non confondere con il Secret Service, il Servizio Segreto, che ha il compito di proteggere il Presidente degli Stati Uniti e altre autorità e strutture pubbliche), l'FBI svolge una funzione di natura estremamente riservata ma non segreta in senso stretto: le sue attività sono finalizzate a perseguire un risultato giudiziario, a diventare fonti di prova nell'aula di un Tribunale.

Questa suddivisione di compiti tra NSA, CIA ed FBI, apparentemente chiara e netta, nella realtà è molto più fumosa, e lo era certamente prima dell'11 settembre 2001, per cui poteva ben succedere che sullo stesso gruppo terroristico lavorassero la NSA, la CIA e l'FBI, in maniera del tutto scoordinata e all'insaputa l'uno degli altri.

Le informazioni fornite da Salem all'FBI (che lo ricompensava con cospicue somme di danaro) furono utilissime per identificare i terroristi (o aspiranti tali) che si confondevano tra le nutrite comunità islamiche americane, in particolare nelle zone di New York e del New Jersey, e in alcuni casi tali informazioni servirono a sventare la consumazione di attentati.

A un certo punto Salem informò l'FBI che la cella operante nell'area del New Jersey intendeva mettere a segno un attentato esplosivo e aveva chiesto proprio a Salem di collaborare al confezionamento dell'ordigno, e l'FBI propose all'infiltrato di preparare l'ordigno con un finto esplosivo.

L'FBI aveva la necessità di procurarsi prove certe contro i sospetti terroristi, per poterli incriminare, ma Salem aveva detto chiaramente che non intendeva testimoniare contro i terroristi in un'aula di tribunale, e non avrebbe acconsentito a indossare un registratore per documentare le conversazioni con essi.

La strada della trappola con un ordigno esplosivo inerte, sembrava quindi l'unica percorribile.

Ma Salem iniziò a pretendere somme di denaro esorbitanti, che l'FBI non poteva erogare, e la collaborazione si interruppe.

In ogni caso Salem non avrebbe aderito alla richiesta dei terroristi, per cui l'FBI riteneva che i piani dei terroristi sarebbero rimasti allo stadio di propositi irrealizzati.

Invece, Il 26 febbraio 1993 un'autobomba riempita con 600 kg di esplosivo esplodeva nel garage interrato della North Tower nel WTC, uccidendo sei persone e ferendone un migliaio.

Pur colta di sorpresa, l' FBI sapeva in che direzione muoversi, e individuò rapidamente gli esecutori dell'attentato.

Quattro arabi furono arrestati, processati e condannati nel giro di pochi mesi.

A questi arresti ne fecero seguito ancora altri, compreso quello di Sheik Omar Abdel-Rahman, leader del gruppo terroristico egiziano “Al-Gama'a al-Islamiyya” (collegato ad Al-Qaida), con il quale l'informatore Salem aveva avuto i suoi contatti.

Sheik Omar era stato l'ispiratore dell'attentato, ma il cervello operativo dell'operazione fu presto individuato in un altro personaggio, Ramzi Yousef.

Quest'ultimo, di origini kuwaitiane, era giunto in USA nel 1992, ed aveva materialmente assemblato l'ordigno esplosivo e scelto personalmente l'obiettivo.

Lo scopo di Yousef era quello di causare il crollo nella North Tower che, nelle sue intenzioni o speranze, doveva abbattersi sulla South Tower distruggendo anche quella e causando decine di migliaia di morti.

Per buona misura, Yousef aveva aggiunto all'esplosivo una cospicua dose di sali di cianuro, di modo che l'esplosione, se non fosse riuscita a compromettere la struttura dell'edificio, avrebbe quanto meno vaporizzato nell'aria i gas velenosi che sarebbero stati diffusi nell'aria attraverso i condotti di ventilazione.



Le cose non andarono come progettato: l'esplosione non riuscì a far crollare la North Tower e bruciò completamente i sali di cianuro impedendo loro di nuocere.

Ramzi Yousef (*a sinistra nella foto*) sfuggì alla cattura, riparando in Pakistan.

Le indagini portarono a individuare collegamenti sospetti tra Yousef e i servizi segreti irakeni, ma più di tutto evidenziarono che Yousef aveva beneficiato del supporto logistico e finanziario fornito da suo zio, Khalid Shaikh Mohammed (il nome è spesso abbreviato in “KSM”). Gli investigatori infatti scoprono almeno un trasferimento di fondi che Khalid aveva inviato a Yasouf ai primi di novembre del 1992.

Ed è proprio Khalid Shaikh Mohammed, stabilmente inserito nella rete di Al-Qaida, in seno alla quale aveva combattuto in Afghanistan e in Bosnia, a reggere il filo che lega l'attentato del 1993 a quelli del 2001: egli è infatti il cervello che ha concepito gli attacchi dell'11 settembre.

Dal Pakistan, Yousef raggiunse lo zio a Manila, nelle Filippine, e mise la sua esperienza nel confezionamento di esplosivi, a disposizione della rete di Al-Qaida che operava in quella nazione.

Yousef e Khalid si misero al lavoro su un progetto terroristico estremamente elaborato e ambizioso, conosciuto con il nome in codice “Operazione Bojinka” (che significa “Esplosione” in vari dialetti arabi), che prevedeva una serie di attentati clamorosi.

In particolare l'operazione, sostenuta dalla filiale di Al-Qaida nelle Filippine (guidata da Mohammed Jamal Khalifa, luogotenente di Osama Bin Laden e responsabile di una organizzazione umanitaria che fungeva da copertura per la raccolta e lo smistamento dei finanziamenti) si articolava in più progetti: quello principale era costituito dalla contemporanea distruzione in volo di ben 11 velivoli di linea di compagnie aeree americane (United Airlines, Northwest Airlines e Delta Airlines) che facevano tratta nel Sud Est asiatico.

La data dell'operazione era stata già stabilita: tra il 21 e il 22 gennaio 1995.

A questo progetto se ne accompagnavano altri due, non meno ambiziosi: un attentato per uccidere il Presidente degli USA, Bill Clinton, in visita a Manila nel novembre del 1994, e un attentato per uccidere Papa Giovanni Paolo II, sempre nel corso di una visita a Manila, il 15 gennaio del 1995.

L'attentato a Clinton si rivelò presto irrealizzabile, a causa delle misure di sicurezza predisposte a protezione del presidente americano, per cui l'operazione Bojinka fu “limitata” agli altri obiettivi.

“Bojinka” non era una delle tante operazioni studiate e mai realizzate dai terroristi islamici: essa fu preparata nei minimi dettagli, sotto la guida operativa di Khalid Shaikh.

Il piano per l'uccisione del Papa prevedeva che un kamikaze, travestito da sacerdote, si sarebbe avvicinato a Giovanni Paolo II mentre questi salutava la folla, e nel momento in cui fosse stato sufficientemente vicino a lui, avrebbe fatto detonare un ordigno esplosivo indossato sotto le vesti.

Per aumentare le probabilità di successo, ben 20 kamikaze erano stati addestrati per compiere quella stessa missione.

Il piano per l'esplosione in volo degli aerei, invece, prevedeva che alcuni terroristi avrebbero viaggiato su alcune rotte intermedie dei voli, approfittandone per piazzare gli ordigni esplosivi, tutti dotati di timer, all'interno del giubbetto di sopravvivenza posto sotto il sedili del passeggero.

Ciascun terrorista avrebbe sabotato più di un volo, e tutti gli ordigni sarebbero esplosi nello stesso momento, grazie ai timer.

Gli esecutori non erano suicidi: approfittando delle tratte intermedie essi dovevano sbarcare dai voli ben prima delle esplosioni, e rifugiarsi nei campi di Al-Qaida in Pakistan.

Il progetto era così meticoloso che negli ultimi mesi del 1994 Yousef e Khalid sperimentarono gli ordigni.

Infatti il 1° dicembre 1994 essi piazzarono un ordigno in un teatro di Manila, sotto una poltroncina, per verificarne gli effetti (la poltroncina del teatro simulava quella di un aereo di linea).

L'ordigno esplose regolarmente e i suoi effetti furono giudicati soddisfacenti.

L'11 dicembre 1994 un secondo ordigno fu utilizzato per una vera e propria prova generale: Yousef in persona piazzò l'ordigno a bordo di un Boeing 747 della Philippine Airlines e sbarcò dall'aereo durante uno scalo intermedio.

L'ordigno, che conteneva un decimo dell'esplosivo previsto per quelli definitivi, esplose regolarmente all'ora prefissata, quando il velivolo (Volo 434) si trovava al largo dell'isola di

Okinawa.

L'esplosione uccise un passeggero, e l'aereo fu costretto ad atterrare in emergenza ad Okinawa.

La prova era riuscita perfettamente, ma Yousef aveva sottovalutato gli investigatori, i quali, controllando le liste di imbarco, individuaron la sua presenza sull'aereo nella tratta precedente quella in cui si era verificata l'esplosione, e si misero sulle sue tracce.

Nel frattempo, Khalid Shaikh Mohammed aveva messo a punto un ulteriore progetto,

da integrare nell'operazione Bojinka in sostituzione di quello che prevedeva l'assassinio del Presidente Clinton.

Il nuovo progetto prevedeva il dirottamento di un dodicesimo aereo di linea o l'utilizzo di un piccolo aereo privato carico di esplosivo, da far schiantare contro il quartier generale della CIA a Langley (Virginia).

Per quest'ultimo progetto era stato già individuato il terrorista che avrebbe pilotato l'aereo: Abdul Hakim Murad, amico di Ramzi Yousef.

Murad aveva conseguito la licenza di pilota commerciale frequentando una serie di scuole di volo in USA, nelle Filippine e negli Emirati Arabi Uniti.

Se ci soffermiamo un momento su quello che abbiamo esposto sinora, possiamo considerare come tutta la pianificazione di attentati ideata da Ramzi Yousef e Khalid Shaikh Mohammed, contenesse gli "ingredienti" di base degli attentati dell'11 settembre 2001: gli aerei di linea commerciali; la clamorosit  degli attentati; l'utilizzo di aerei per colpire bersagli posti sul suolo americano; l'impiego di piloti kamikaze addestrati nelle scuole di volo americane; e, se includiamo l'attentato del 1993, l'idea di colpire i grattacieli americani per provocare molte migliaia di vittime.

L'operazione Bojinka avrebbe rappresentato il pi  grande attentato terroristico della storia, cos  come lo   stato quello dell'11 settembre del 2001, ma in quel caso la fortuna volt  le spalle agli attentatori.

La notte tra il 6 ed il 7 gennaio del 1995, Yousef e il citato Hakim Murad erano intenti a preparare e sperimentare le loro miscele esplosive nell'appartamento che fungeva da base operativa, a Manila.

Improvvisamente si svilupp  un principio di incendio, che i due non riuscirono a controllare.

Alcuni vicini chiamarono i vigili del fuoco.

Yousef e Murad, forse per evitare le domande dei vigili del fuoco, ma pi  probabilmente perch  temevano l'esplosione delle grosse quantit  di liquidi incendiari ed esplosivi che essi custodivano nell'appartamento, se la diedero a gambe.

Quando i vigili del fuoco riuscirono a domare gli incendi, si resero subito conto che quell'appartamento era una vera e propria fabbrica di ordigni esplosivi: ovunque vi erano contenitori

Gli ordigni dell'operazione Bojinka

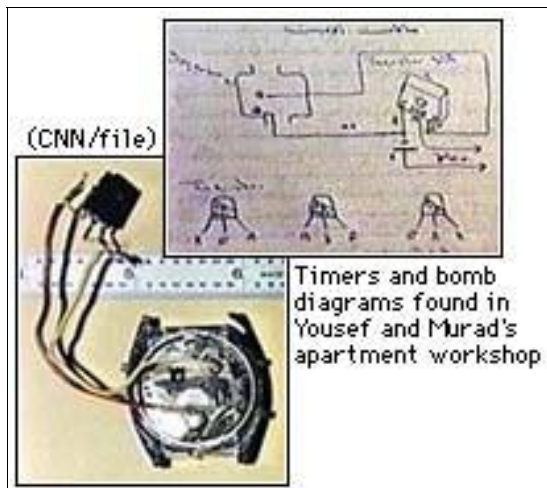
Yousef aveva progettato un tipo di ordigno composto da un cocktail di sostanze liquide che da sole erano innocue e non destavano sospetti, come la glicerina e l'acetone (non   intenzione di Crono911 fornire ulteriori dettagli), portate a bordo degli aerei in contenitori a prova di controllo: confezioni di profumo, liquido detergente per lenti a contatto, ecc... Il timer detonatore era ricavato da un orologio digitale indossato normalmente al polso.

Una volta a bordo, il terrorista doveva recarsi nella toilette, assemblare l'ordigno unendo i vari liquidi e collegare l'orologio digitale in funzione di timer. Ritornato al proprio posto, avrebbe dovuto nascondere l'ordigno sotto il sedile, celato nel giubbotto di sopravvivenza che   dotazione di tutti i voli di linea.

Si noti che questo tipo di esplosivo   balzato nuovamente alle cronache in occasione del piano, sventato dalla polizia inglese nell'agosto del 2006, di far saltare in volo alcuni aerei con rotta Londra – Stati Uniti.

colmi di liquidi idonei, una volta uniti, a creare ordigni liquidi esplosivi. Inoltre furono rinvenuti ordigni semi-assemblati, timer e detonatori, e persino una gran quantità di esplosivo del tipo nitroglicerina, ottenuta assemblando le predette sostanze liquide.

I vigili del fuoco ovviamente fecero intervenire la polizia locale, la quale non tardò a comprendere la natura di quell'appartamento e dei suoi inquilini. Fondamentale fu l'esame di un personal computer che Yousef aveva lasciato nell'abitazione: conteneva tutti i dettagli dell'operazione Bojinka, i voli da colpire, i nominativi degli associati all'operazione, varie informazioni su alcuni centri logistici e finanziari dell'organizzazione, ecc...



A sinistra: un diagramma sull'assemblaggio delle bombe, ed un timer digitale, rinvenuti nell'appartamento di Yousef.

La polizia filippina fermò numerose persone, tra le quali Murad, e l'operazione Bojinka saltò completamente. Yousef e Khalid riuscirono invece a fuggire in Pakistan.

Ramzi Yousef fu catturato in Pakistan, grazie al tradimento di un suo compagno, attirato dalla taglia di due milioni di dollari posta sulla sua testa dal governo americano. Le autorità pakistane lo estradarono negli

USA nel febbraio del 2005: Yousef è stato processato e condannato all'ergastolo.

Abdul Hakim Murad, dopo aver reso una piena confessione alle autorità filippine (secondo alcune fonti subì due mesi di atroci torture) fu estradato negli Stati Uniti nell'aprile del 1995: è stato processato e condannato all'ergastolo.

L'attentato del 1993 al WTC e l'operazione Bojinka del 1994 - 1995, con i loro epiloghi, furono oggetto di valutazioni – per certi versi diametralmente opposte – da parte dell'intelligence americana da un lato, da parte di Bin Laden e di Al-Qaida dall'altro.

Tali valutazioni giocarono una parte fondamentale nella sequenza di fatti e di decisioni che portarono alla tragedia dell'11 settembre.

Analizziamole.

L'FBI e la CIA si convinsero che queste frange terroristiche islamiche erano sì pericolose, ma sostanzialmente costruivano una montagna di progetti che a malapena riusciva a partorire un topolino.

Nel 1993 il piano era di far crollare le Twin Towers e provocare decine di migliaia di vittime, ma il tutto si era risolto con un rumoroso botto e appena sei vittime.

Nel 1994/95 il piano era di uccidere il Presidente Clinton ed il Papa, di far saltare 11 aerei in volo e di dirottarne un 12° contro la sede della CIA: i terroristi erano riusciti soltanto ad uccidere un singolo passeggero e a costringere un aereo a un atterraggio di emergenza.

In entrambi i casi i terroristi avevano commesso errori madornali: nel 1993 uno dei terroristi si era fatto arrestare perchè aveva cercato di farsi restituire il denaro versato in cauzione all'agenzia dalla quale aveva noleggiato il furgone che era servito per l'attentato (!) , mentre nel 1994/95 i terroristi di Manila si erano fatti scoprire per aver maldestramente causato un incendio mentre trafficavano con le loro “pozioni” e per un pelo non erano saltati in aria nella loro abitazione.

In entrambi i casi i servizi investigativi avevano reagito prontamente ed efficacemente, individuando ed assicurando quasi tutti i colpevoli alla giustizia (una dimostrazione di efficienza che trasmise una ingannevole sicurezza anche ai politici e agli uomini di governo).

Infine, l' FBI e la CIA si erano convinti di aver smantellato completamente quell'organizzazione terroristica che aveva progettato attentati così clamorosi e di aver dimostrato che il territorio americano era sostanzialmente al sicuro.

Niente di più sbagliato.

L'errore fondamentale commesso dall'intelligence americana fu quello di non cogliere la dimensione internazionale in cui avevano agito i terroristi.

Posto che alcuni terroristi erano implicati sia nell'attentato al WTC del 1993 che nell'operazione Bojinka del 1995, i servizi non diedero il giusto peso al fatto che i movimenti e i contatti di quei terroristi avevano interessato gli USA, l'Egitto, le Filippine, il Pakistan, l'Afghanistan, la Bosnia.

Una corretta valutazione di questa circostanza, avrebbe portato alla conclusione (abbastanza ovvia con il senno di poi) che questa capacità di movimento e di azione non era possibile senza la presenza di una organizzazione di supporto ben più vasta rispetto alla consistenza del gruppo terroristico che era stato sgominato.

E la percezione dell'esistenza di questa organizzazione avrebbe indotto a non sottovalutare così nettamente la minaccia: se l'attentato al WTC non aveva prodotto i risultati voluti, e se l'operazione Bojinka era fallita, nulla impediva che altre celle terroristiche avrebbero continuato a progettare attentati così clamorosi, avvalendosi del sostegno dell'organizzazione, finché prima o poi uno di quei progetti non fosse riuscito nel suo intento.

Come abbiamo detto, ragionare con il senno di poi è facile, ma in ogni caso l'intelligence commise questo errore di valutazione.

Di tutt'altro tenore le valutazioni che furono fatte da Osama Bin Laden e dai suoi luogotenenti di Al-Qaida.

Dai due progetti di attentati del 1993 e del 1995, Bin Laden ricavò alcune considerazioni fondamentali: l'FBI ed i servizi di intelligence in generale erano molto efficienti, pronti a sfruttare gli errori commessi dai terroristi, ed erano in grado di infiltrare i loro uomini o dei rinnegati, nelle file delle organizzazioni terroristiche collegate ad Al-Qaida.

Questo significava che nella pianificazione dei grandi attentati occorreva dedicare particolare attenzione all'aspetto della riservatezza: ad esempio, non era necessario che tutti i partecipanti a un'operazione fossero a conoscenza dell'identità degli altri né che ciascuno di essi fosse a conoscenza della natura dell'operazione. Una maggiore cura di questi aspetti avrebbe evitato che la cattura di un singolo terrorista o la scoperta di un covo potesse determinare il fallimento dell'intera operazione e l'individuazione o l'arresto di tutti i partecipanti.

Inoltre, quanto più grande era l'obiettivo dell'attentato, tanto maggiore era l'esigenza di utilizzare, per la sua realizzazione, uomini che non fossero conosciuti dai servizi di intelligence: occorrevano persone insospettite e insospettabili, sconosciute persino agli stessi gruppi terroristici.

A queste considerazioni, Bin Laden ne aggiunse un'altra: colpire in maniera clamorosa il territorio americano era possibile, e quella di utilizzare un aereo civile, pilotato da un terrorista, era un'idea realizzabile.

Osama Bin Laden e Khalid Shaikh Mohammed (che dopo il fallimento dell'operazione Bojinka si era rifugiato prima in Pakistan e poi in Afghanistan) ebbero occasione di discutere del progetto nel 1996, ma le idee di Khalid (che pensava al dirottamento contemporaneo di dieci aerei americani, accompagnato dall'esplosione in volo di ulteriori aerei di linea nel sud-est asiatico) parvero troppo

ambiziose al leader di Al-Qaida, e praticamente irrealizzabili.

Bin Laden studiò un progetto meno ambizioso, incentrato sul dirottamento di tre aerei con altrettanti piloti di Al-Qaida. Questi ultimi (i piloti) furono individuati da Al-Qaida in tre uomini segnalati dalla cella di Amburgo in Germania. Essi erano pronti al martirio, erano sconosciuti ai servizi di intelligence occidentali, ed avevano istruzione e cultura adeguati all'incarico che dovevano svolgere.

Nel 1999, Bin Laden diede incarico a Khalid di organizzare l'operazione, sulla base delle nuove linee guida: tre piloti, già individuati, tre obiettivi americani da individuare, tre aerei di linea da dirottare.

I piloti si sarebbero addestrati nelle scuole di volo americane.

Khalid era responsabile dell'intera operazione, mentre uno dei tre piloti, Mohamed Atta, sarebbe stato il responsabile operativo sul suolo americano, con il compito di coordinare i piloti e gli altri dirottatori, assegnarli ai voli, decidere tempi e modalità.

Atta godeva di un'autonomia sufficiente a ridurre al minimo i contatti con Khalid, in maniera da ridurre il rischio di essere individuati dall'intelligence americana.

In ogni caso, nessuno degli "operativi" avrebbe utilizzato personal computer o altre apparecchiature simili: l'esperienza negativa di Manila aveva fatto scuola.

I dirottatori avrebbero comunicato utilizzando Internet Point, schede telefoniche usa e getta, telefoni pubblici.

Le riunioni strategiche tra i piloti, Khalid ed altri responsabili di Al-Qaida, sarebbero state ridotte al minimo, e si sarebbero tenute in posti sicuri, come la Malesia e la Spagna, per rendere estremamente difficoltosa l'eventuale attività di intelligence dei servizi anti-terrorismo.

La scelta degli obiettivi fu argomento di discussione tra Bin Laden, Khalid e Atta.

Bin Laden approvò una lista di bersagli, che comprendeva le Twin Towers, il Pentagono, il Campidoglio, la Casa Bianca, una centrale nucleare in Pennsylvania (Three Miles Island) e altri ancora.

A Khalid e Atta fu data la possibilità di individuare altri piloti oltre ai primi tre, e di organizzare una seconda serie di attacchi che avrebbe fatto seguito alla prima.

Nel frattempo Bin Laden venne informato che nei registri di Al-Qaida risultava un altro affiliato, Hani Hanjour, già in possesso di licenza di volo acquisita in USA.

Anche Hanjour era un personaggio sconosciuto ai servizi segreti americani, tanto da aver vissuto a lungo in USA senza problemi.

Bin Laden ordinò a Khalid di inserire anche Hanjour nel progetto della prima serie di attacchi.

Hanjour fu contattato e arruolato nel progetto per il tramite di un parente dei fratelli Al-Hazmi (due dei dirottatori del volo AA77), che aveva condiviso con Hanjour un appartamento in USA.

I piloti salirono così a quattro e la prima serie di obiettivi venne decisa: le Twin Towers, il Pentagono e il Campidoglio.

Alcuni elementi fanno ritenere che Osama Bin Laden decise di escludere tra gli obiettivi la centrale nucleare di Three Miles Island.

Alcuni osservatori ipotizzano che Bin Laden, in virtù della sua laurea in ingegneria, ritenesse che una centrale nucleare potesse resistere all'impatto di un grosso aereo di linea, ma è più probabile che il leader di Al-Qaida volesse evitare di offrire agli Stati Uniti l'occasione per utilizzare il proprio arsenale nucleare in una devastante ritorsione contro i paesi arabi.

In generale, analizzando le stesse affermazioni di Bin Laden, si può ragionevolmente ipotizzare che egli, pur volendo mettere a segno un attentato clamoroso e altamente simbolico, volesse evitare di causare un numero di vittime così elevato da determinare un'invasione militare contro i paesi amici di Al-Qaida (e in particolare l'Afghanistan e il Pakistan) e da innescare una reazione internazionale capace di spazzare via la rete terroristica e i gruppi affiliati.

Individuati i piloti, Khalid procedette alla selezione degli altri dirottatori, quelli definiti “muscle hijacker”, ossia gli uomini che dovevano materialmente impossessarsi degli aerei in volo, eliminando i piloti, gli assistenti di volo e ogni altra resistenza.

Il criterio principale per la scelta fu quello di selezionare persone sconosciute ai servizi segreti americani, e provenienti da nazioni amiche degli USA: l'Arabia Saudita prima di tutte.

I cittadini sauditi, infatti, godevano di particolari agevolazioni nella concessione dei visti per l'ingresso negli Stati Uniti, ed i relativi controlli erano molto superficiali.

In totale la prima “ondata”, al comando operativo di Atta, era composta da 4 piloti e 16 dirottatori, in maniera da poter formare quattro team, ciascuno con un pilota e quattro dirottatori, per altrettanti aerei.

L'assemblaggio dei team, la scelta dei voli da dirottare, e il momento di esecuzione degli attacchi furono demandati totalmente alle decisioni di Atta.

Fino a quel momento, l'intelligence aveva avuto ben poche o nessuna opportunità per capire cosa stava accadendo.

Tra il 1999 ed il 2000 i 20 attentatori erano passati per i campi di addestramento di Al-Qaida in Afghanistan. Alcuni di loro, in particolare i piloti, erano stati personalmente al cospetto di Osama Bin Laden. Solo i piloti erano al corrente della natura della missione, gli altri attentatori sapevano di dover affrontare una missione kamikaze in territorio americano ma non sapevano altro.

Ogni team era sostanzialmente indipendente dagli altri, talvolta non conosceva nemmeno l'esistenza degli altri team.

La gran parte di loro era del tutto sconosciuta ai servizi di intelligence americani e occidentali.

Per nascondere ogni traccia dei loro viaggi in Afghanistan, al rientro gli attentatori denunciavano lo smarrimento o il furto dei propri passaporti sui quali erano stati apposti i visti di ingresso e di uscita alle frontiere, in maniera da ottenerne altri nuovi e immacolati.

I nominativi dei 19 individui che portarono a termine gli attentati dell'11 settembre sono elencati nelle schede biografiche della relativa sezione di Crono911.

Di essi, ben 16 erano originari dell'Arabia Saudita: per essi non vi fu nessun problema a ottenere i visti di ingresso in USA con le procedure semplificate in vigore all'epoca per quello Stato.

I tre piloti della cella di Amburgo provenivano dall'Egitto, dagli Emirati Arabi Uniti e dal Libano.

Trattandosi di studenti, domiciliati in Germania, provenienti da famiglie abbastanza facoltose, anch'essi non ebbero difficoltà a ottenere i visti.

Il 20° dirottatore (che molti erroneamente identificano nel noto Moussaoui) era invece Mohamed Al-Kahtani, proveniva anch'egli dall'Arabia Saudita, e fu l'ultimo a raggiungere gli Stati Uniti, dove Atta lo attendeva all'esterno dell'aeroporto di Orlando, in Florida (uno dei compiti di Atta era proprio quello di “accogliere” gli attentatori in arrivo in USA e di provvedere alla loro sistemazione).

logistica). Ebbe però la sfortuna di incappare in uno zelante funzionario dell'Ufficio Immigrazione, il quale si insospettì del fatto che l'arabo era giunto in USA da Dubai con un biglietto aereo di sola andata e non aveva indicato mezzi di sostentamento adeguati per soggiornare in USA.

Al-Kahtani fu quindi obbligato a reimbarcarsi sull'aereo per ritornare a Dubai.

Al-Kahtani avrebbe dovuto essere il quinto dirottatore sul volo UA93.

Tutti gli altri dirottatori, quindi, erano entrati in USA tra il 2000 ed il 2001, usufruendo di regolari visti consolari, rilasciati senza alcuna difficoltà.

Solo per uno di essi, proprio Mohamed Atta, il capo operativo dei terroristi, era suonato un campanellino d'allarme che avrebbe potuto mettere in guardia la CIA e l'FBI.

Durante la sua permanenza ad Amburgo, Atta si era fatto notare dalle autorità tedesche per le sue attività antisemite in seno agli ambienti studenteschi, ed il suo nominativo era stato segnalato alla filiale di Amburgo della CIA.

Ma quando Atta raggiunse gli Stati Uniti, finendo nella competenza della CIA americana, nessuno lo giudicò pericoloso (o semplicemente nessuno badò alla segnalazione di Amburgo) e il suo nominativo non fu inserito nella "Watch List".

Anche altri nominativi, nel gruppo dei 19, erano finiti nel mirino degli investigatori, in seguito ad alcune intercettazioni telefoniche, ma essi non erano stati identificati. Tutt'al più si conosceva solo il loro nome, o solo il loro cognome, troppo poco per identificare correttamente la persona.

I 20 terroristi comandati da Atta, però, non erano gli unici ad aver raggiunto o tentato di raggiungere gli Stati Uniti.

Come abbiamo visto, il piano prevedeva una seconda serie di attacchi che doveva far seguito alla prima, e un certo numero di attentatori avevano già iniziato a raggiungere il territorio americano.

Gli investigatori hanno identificato non meno di altre sei persone coinvolte nella seconda fase del progetto.

Una di queste era Ramzi Binalshibh, un intimo amico di Atta, con il quale aveva condiviso l'appartamento in Amburgo e che aveva avuto un ruolo fondamentale nella progettazione degli attentati (aveva partecipato al meeting di Al-Qaida a Kuala Lumpur in Malesia, nel gennaio del 2000, in cui era stato dato il via definitivo all'operazione).

Binalshibh aveva cercato disperatamente di ottenere un visto di ingresso per gli Stati Uniti, per unirsi ad Atta e partecipare agli attacchi dell'11 settembre, ma le autorità americane gli avevano negato il visto di ingresso per ben quattro volte, l'ultima a maggio del 2001.

Binalshibh era di origini yemenite, e lo Yemen non era considerato dagli USA un paese particolarmente sicuro, per cui il rilascio dei visti era sottoposto a particolari controlli e restrizioni.

La "Watch List"

Diversi enti americani gestiscono dei database di nominativi da "tenere sott'occhio", chiamati genericamente "Watch List". In materia di anti-terrorismo, la Watch List specifica è chiamata TIPOFF ed è gestita dal Dipartimento di Stato. In essa confluiscono nominativi segnalati dall'FBI, dalla CIA e da altri servizi investigativi e di intelligence.

Ai nominativi inseriti nella TIPOFF non dovrebbe essere consentito l'accesso ai voli internazionali diretti in USA o che partono dagli USA, né il rilascio di visti di ingresso per gli Stati Uniti.

In effetti, solo una parte del database era accessibile dalle compagnie aeree, per cui l'utilità dello strumento era molto relativa.

Nel 2001 il TIPOFF conteneva oltre 60.000 nominativi, tra i quali non compariva nessuno dei terroristi responsabili degli attacchi dell'11 settembre.

Non potendo raggiungere il suo amico Atta, Binalshibh riuscì comunque a ottenere un ruolo nell'operazione. Khalid Shaikh Mohammed gli affidò il compito di mantenere i contatti con Atta, e di incontrarsi con lui in Spagna. Lo scopo dell'incontro era quello di ribadire ad Atta che era preciso desiderio di Osama Bin Laden che i terroristi colpissero le Twin Towers, il Pentagono e il Campidoglio, ed ottenerne l'assicurazione che il piano stava procedendo senza intoppi.

Khalid riteneva troppo rischioso affidare questi messaggi a una mail o a una telefonata, per cui si rese necessario un incontro in Spagna, che avvenne puntualmente in luglio del 2001 (vedi scheda di Atta).

Atta rassicurò Binalshibh che il piano procedeva e che gli obiettivi erano esattamente quelli indicati da Bin Laden.

Binalshibh riferì queste informazioni a Khalid e a Bin Laden.

Fu ancora Binalshibh, poche settimane più tardi, a ricevere da Atta l'informazione che i quattro obiettivi sarebbero stati attaccati l'11 settembre del 2001 (anche per questo, vedi scheda di Atta) e che i dirottatori erano in tutto 19.

Un altro mancato dirottatore è il ben noto Zacarias Moussaoui, l'unica persona coinvolta nei fatti dell'11 settembre 2001 che sia stata processata da un tribunale ordinario (gli altri, come vedremo più avanti, hanno avuto un trattamento ben diverso).

Moussaoui era un cittadino francese di origine marocchina.

Come cittadino francese non aveva avuto alcuna difficoltà ad entrare negli USA nei primi mesi del 2001, e grazie ai cospicui trasferimenti di denaro ricevuti da Binalshibh ebbe gioco facile a frequentare alcune scuole di volo americane per prendersi la sua brava licenza di pilota.

Moussaoui era destinato a pilotare un aereo dirottato nella seconda ondata di attentati, quella che talvolta è descritta come la Fase II dell'operazione studiata da Khalid Shaikh.

A destra: la “carta di identità dello studente” di Moussaoui, rilasciata dall'UNESCO.

Uno degli istruttori di volo di Moussaoui presso la PanAm Academy in Minnesota, si insospettì del comportamento di quel giovane che voleva a tutti i costi imparare a pilotare il grosso Boeing 747 saltando tutte le necessarie fasi intermedie.

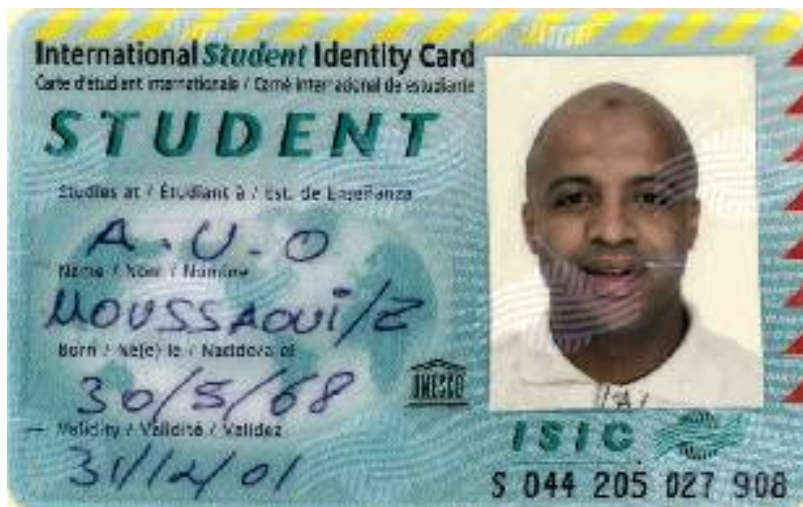
I responsabili della scuola segnarono il suo nominativo agli

uffici dell'FBI in Minnesota. L'FBI si interessò della cosa e la giudicò sospetta, ma Moussaoui era un cittadino francese e il semplice fatto di frequentare una scuola di volo non legittimava alcuna iniziativa: le leggi in vigore all'epoca (modificate poi con il Patriot Act) non consentivano di svolgere ulteriori indagini, accertamenti, perquisizioni.

L'FBI scoprì che Moussaoui non era in regola con le regole sull'immigrazione, e grazie a questo pretesto lo arrestò il 16 agosto del 2001.

L'impossibilità di procedere a ulteriori indagini a causa dei vincoli legali esistenti, compromise la migliore occasione che l'FBI aveva avuto per capire quanto stava per accadere.

Se l'FBI avesse potuto indagare su Moussaoui, perquisire i documenti in suo possesso, ricostruire i suoi movimenti finanziari, avrebbe potuto scoprire i trasferimenti di denaro che aveva ricevuto da Ramzi Binalshibh. E studiando i movimenti di Binalshibh, l'FBI avrebbe potuto scoprire che questi



aveva inviato denaro anche ad altri quattro arabi, tutti piloti.

Il 16 agosto del 2001 l'FBI aveva avuto la sua grande occasione. E l'aveva persa.

Proviamo ora a fare il punto sulla situazione come si presentava nell'agosto del 2001.

19 terroristi su 20 erano riusciti a entrare in USA con visti regolari.

I loro passaporti non contenevano alcuna traccia dei viaggi in Afghanistan.

Nel territorio americano non avevano dato motivi di sospetto (qualcuno di loro era incappato in qualche infrazione al codice della strada, come qualsiasi altro americano).

I quattro piloti avevano frequentato scuole di volo e ottenuto regolari licenze di pilotaggio, così come molte altre centinaia di arabi che ogni anno si recavano in USA per imparare a volare.

Atta, l'unico nominativo per il quale c'era stata una segnalazione, peraltro in Amburgo, in USA si era comportato in maniera assolutamente normale, aveva studiato, aveva preso la sua brava licenza di volo e continuava ad addestrarsi per migliorare le proprie abilità, come farebbe qualsiasi pilota serio.

I fondi per finanziare l'operazione, in totale circa 450.000 dollari, erano stati forniti ai dirottatori attraverso una serie di canali differenziati e assolutamente sicuri:

- una parte era stata fornita direttamente in contanti e in “travel check” da Khalid Shaikh ad Atta e agli altri piloti;
- una parte era stata fornita direttamente in contanti agli altri dirottatori (circa 15.000 dollari a testa) nel momento in cui avevano lasciato l'Afghanistan;
- una parte era stata trasferita da alcuni intermediari operanti negli Emirati Arabi Uniti: Abdul Aziz Ali, parente di Khalid Shaikh (almeno 130.000 dollari ricevuti da Khalid e trasferiti ai piloti) e Mustafa Al-Hawsawi (decine di migliaia di dollari ai dirottatori);
- una parte era stata depositata in conti bancari e utilizzata per fornire ai dirottatori delle normali carte di credito;
- una parte residuale era stata fornita da Ramzi Binalshibh mediante trasferimenti di fondi da Amburgo.

In un certo momento sui conti bancari dei 19 dirottatori c'era un totale di ben 300.000 dollari, come è stato poi accertato dagli investigatori. Nelle ore precedenti l'11 settembre, essi restituirono i soldi che non avevano utilizzato: 36.000 dollari in tutto (di cui solo 26.000 effettivamente restituiti, perché il trasferimento degli altri 10.000 fu individuato e bloccato dall'FBI dopo l'11 settembre).

La disponibilità di tanto denaro consentiva agli attentatori di muoversi su tutto il territorio americano facendo fronte a qualsiasi spesa, senza però destare alcun sospetto, visto che 300.000 dollari, suddivisi tra 19 persone, fanno una media di circa 15.000 dollari a testa, una cifra tutto sommato modica per gli standard americani.

Gli incontri per stabilire i dettagli del piano si erano tenuti in località lontane dagli occhi indiscreti dell'intelligence: quelli preliminari si erano svolti in Afghanistan e in Malesia, e ad essi avevano fatto seguito uno o due incontri in Spagna.

Solo pochissime persone erano al corrente del progetto: Bin Laden e alcuni suoi strettissimi collaboratori; Khalid Shaikh; Ramzi Binalshibh; Atta e gli altri tre piloti; forse due o tre dei “muscle hijackers”. Buona parte degli altri attentatori non seppero nulla della loro missione fino a pochi giorni prima di entrare in azione.

Le comunicazioni erano ridotte al minimo, e per lo più avvenivano tramite Internet Point o carte telefoniche prepagate.

Atta e i suoi uomini non avevano fatto alcun passo falso che potesse allarmare l'intelligence

americana.

Eppure, qualche indizio c'era stato.

Abbiamo già detto che la CIA di Amburgo aveva segnalato Atta per le sue idee antisemite, ben prima del 2001.

Abbiamo anche detto che l'FBI aveva arrestato Moussaoui per immigrazione illegale, mentre frequentava una scuola di pilotaggio, nel mese di agosto del 2001.

Ma c'è di più.

Nel gennaio del 2000 Al-Qaida aveva tenuto una riunione di vertice a Kuala Lumpur, in Malesia.

Nel corso della riunione erano state tracciate le linee guida delle prossime operazioni di Al-Qaida, compresi gli attacchi al territorio americano.

Al-Qaida aveva scelto Kuala Lumpur per tenere alla larga l'intelligence americana, ma la CIA era riuscita ugualmente a sapere che nella città si teneva un meeting sospetto e a fare riprese televisive nascoste di molti dei partecipanti, anche se non si conosceva lo scopo del meeting né chi l'aveva organizzato.

La CIA aveva tentato di dare un nome a quei volti. L'impresa non era facile, ma qualche risultato era arrivato, nel corso dei mesi successivi, grazie anche alla collaborazione della NSA.

In particolare, furono identificati Nawaf Al-Hazmi e Khalid Al-Mihdar, due dei terroristi che avrebbero preso il controllo del volo AA77, ma la CIA non si curò di informare l'FBI.

Una ragione di questa omissione sta nel fatto che soltanto nel gennaio del 2001, mentre indagava sull'attentato alla nave Cole, la CIA scoprì che il meeting di Kuala Lumpur era stato organizzato da Al-Qaida, e si convinse che nel corso di quel meeting era stato deciso l'attentato al Cole.

Nel giugno del 2001 investigatori della CIA e dell'FBI si riunirono a New York per cercare di mettere assieme le informazioni che riguardavano l'attentato alla nave Cole in Yemen nel 2000.

Lo scopo era quello di coordinare le indagini su quest'ultimo attentato.

Nel corso dell'incontro la CIA passò all'FBI le foto (solo le foto) di Nawaf Al-Hazmi e di Khalid Al-Mihdar senza spiegare che quelle foto provenivano da Kuala Lumpur e senza fornire indicazioni sui loro nomi.

L'FBI voleva saperne di più, ma per la legislazione in vigore all'epoca, la CIA non poteva fornire altre informazioni all'FBI senza una specifica autorizzazione del Dipartimento della Giustizia (questo per evitare che un organo investigativo giudiziario, come l'FBI, potesse essere influenzato da informazioni ottenute attraverso sistemi spionistici, non ammessi nel sistema legale giudiziario).

L'FBI, quindi, aveva visionato le foto ma non sapeva nulla di più sull'identità di quelle persone e sui loro eventuali collegamenti al meeting di Kuala Lumpur e ad Al-Qaida.

Nei primi sei mesi del 2001, quindi, se non prima, FBI e CIA – se avessero collaborato fattivamente scambiando tutte le informazioni in possesso – avrebbero potuto approfondire le indagini su Al-Hazmi e Al-Mihdar e scoprire molto sui loro movimenti e sui loro collegamenti ad Al-Qaida.

E la riprova di questa osservazione sta proprio in quanto accadde nelle settimane successive.

Un agente della CIA che aveva indagato sul meeting di Kuala Lumpur, di propria iniziativa chiese a un agente dell'FBI, distaccato presso la CIA nell'ambito dell'unità operativa creata per indagare su Bin Laden, di svolgere ulteriori accertamenti.

L'agente della CIA chiese all'agente dell'FBI (che i rapporti indicano con il nome codice “Mary”) di mettere insieme il materiale che era stato ricavato nel corso delle indagini su Kuala Lumpur e sul Cole, e di verificare se era sfuggito qualcosa.

Per la prima volta la stessa persona (agente dell'FBI, ma distaccato presso la CIA) aveva accesso sia alle informazioni dell'FBI che a quelle della CIA.

I risultati non tardarono: nel corso di circa tre settimane di lavoro, “Mary” scoprì che Al-Hazmi e Al-Mihdar avevano partecipato al meeting di Kuala Lumpur, scoprì che essi erano collegati ad Al-Qaida, e che almeno uno di loro (Al-Mihdar) se non entrambi, si trovavano già negli Stati Uniti. Il dubbio sulla presenza di Al-Hazmi risiedeva nella circostanza che l'uomo risultava entrato in USA ma poi uscito, e non c'erano dati per poter affermare se fosse successivamente rientrato.

Era il 22 agosto del 2001 quando “Mary” si rese conto di queste evidenze.



Secondo alcune fonti, Il 23 agosto del 2001 il Mossad (il servizio segreto israeliano) trasmise alla CIA un elenco di nominativi arabi, sospettati di preparare un attentato contro gli USA (il rapporto non specificava dove). Tra quei nominativi c'erano anche quelli di Nawaf Al-Hazmi e Khalid Al-Mihdar.

(a sinistra: il simbolo del Mossad)

Non sappiamo se il rapporto del Mossad (sempre che l'informazione sia corretta) sia mai arrivato sul tavolo di “Mary” ma sta di fatto che il 24 agosto del 2001 i nominativi di Al-Hazmi e di Al-Mihdar venivano inseriti nella watch - list TIPOFF.

La misura, peraltro, sarebbe servita a poco: lo scopo essenziale della TIPOFF era impedire l'ingresso dei sospetti terroristi in USA; ma i due personaggi ormai erano già nel territorio americano.

Poiché “Mary” aveva la certezza che Khalid Al-Mihdar si trovasse già in USA (mentre la presenza di Nawaf Al-Hazmi, come abbiamo detto, era solo presunta), l'agente suggerì ai suoi superiori di iniziare una ricerca sul territorio americano.

A quel punto si pose un problema di natura squisitamente burocratica: questa ricerca doveva essere una ricerca giudiziaria (in quanto Khalid Al-Mihdar poteva essere collegato all'attentato al Cole) oppure una ricerca di natura spionistica (in quanto sospettato genericamente di terrorismo) ?

La questione non era secondaria, in quanto una ricerca giudiziaria avrebbe permesso di avvalersi di tutta la struttura dell'FBI, delle polizie locali e delle altre autorità territoriali, mentre una ricerca di natura spionistica avrebbe potuto contare solo su alcuni settori della CIA, dell'FBI e dall'NSA.

Purtroppo, gli investigatori ritennero che non c'erano elementi a sufficienza per giustificare un'indagine giudiziaria (tanto meno nell'ambito del caso “Cole”) e pertanto decisero di seguire un'indagine di natura spionistica, tagliando fuori FBI e altre forze di polizia.

Nell'occasione un agente dell'FBI protestò per la decisione, e disse: *“Prima o poi capiterà che qualcuno morirà per queste storie, e la gente vorrà sapere perché non siamo stati più efficaci nell'affrontare certe situazioni”*. Parole profetiche.

Intanto, nel luglio del 2001, un agente dell'FBI di Phoenix aveva inoltrato un rapporto ai suoi superiori in cui si esprimeva preoccupazione per l'elevato numero di piloti arabi che frequentavano scuole di volo americane. Il rapporto, spesso citato come “Phoenix Memo”, non faceva specifico riferimento alla possibilità che taluni di quei piloti potessero assumere il controllo di un aereo e suicidarsi contro un obiettivo. L'agente dell'FBI era preoccupato della possibilità di piazzare

esplosivi a bordo degli aerei di linea.

In ogni caso il rapporto seguì i tempi burocratici normali, e non raggiunse i vertici dell'FBI se non dopo l'11 settembre.

Mentre il “Phoenix Memo” aspettava di essere letto, un altro ufficio dell'FBI, quello di Minneapolis, tentava di venire a capo di un'altra faccenda, strettamente connessa: l'arresto dell'aspirante pilota Moussaoui.

Gli agenti dell'FBI pur nei limiti imposti dall'indagine (Moussaoui era stato arrestato per violazione della normativa sull'immigrazione, non per terrorismo) erano riusciti a ricavare alcune indicazioni sulla base delle quali si erano convinti che l'uomo era un potenziale terrorista, e qualunque cosa stesse architettando andava messa in relazione con il suo desiderio di imparare a pilotare un Boeing 747 (che è il più grosso aereo civile sul mercato, conosciuto anche con il nome di “Jumbo”).

(A destra: per avere un'idea delle dimensioni di un “Jumbo”, abbiamo scelto questa foto, di fonte NASA, in cui il velivolo è ripreso mentre trasporta, sul proprio dorso, uno Space Shuttle).



L' FBI voleva perquisire l'abitazione di Moussaoui e voleva esaminare il suo personal computer, ma per ottenere un mandato doveva dimostrare che Moussaoui era un terrorista pericoloso e stava pianificando un attentato.

Gli investigatori pensarono di chiedere aiuto alle autorità francesi (Moussaoui era un cittadino francese) e inglesi (Moussaoui aveva vissuto a Londra): forse nei loro archivi c'era qualche elemento utile.

Informarono anche la FAA, per sapere se era normale che un pilota arabo frequentasse una scuola di volo in America.

Tra il 22 ed il 27 agosto del 2001, la Francia rispose, scrivendo che sul conto di Moussaoui esisteva un collegamento con tale Ibn Al-Khattab, un leader dei ribelli ceceni.

Troppo poco per un mandato.

La FAA rispondeva a sua volta che era abbastanza normale che gli aspiranti piloti mediorientali frequentassero scuole di volo americane.

Non giunse invece alcuna risposta da Londra: i servizi segreti inglesi avevano già i loro grattacapi con numerose richieste di informazioni e accertamenti relativi a presunti terroristi, e la richiesta americana fu messa in coda senza particolare urgenza.

Della sequenza di errori e fatalità che impedirono di prevenire gli attentati dell'11 settembre, questo è certamente uno dei più inquietanti: negli archivi dei servizi segreti inglesi risultava che Moussaoui era stato addestrato nei campi di Al-Qaida in Afghanistan!

Quell'informazione, se comunicata per tempo, avrebbe probabilmente consentito all'FBI di provare che Moussaoui era un terrorista, e di ottenere un mandato per le perquisizioni e per indagini più accurate. Forse ciò avrebbe consentito di scoprire quanto stava per succedere, o forse avrebbe portato a diramare direttive per controlli più stringenti nelle scuole di volo e sugli aerei.

Sta di fatto che solo il 13 settembre del 2001, quando l'FBI sollecitò una risposta, i servizi segreti

inglesi inviarono le informazioni richieste.

Intanto anche la CIA aveva iniziato a interessarsi a Moussaoui, e l'agenzia spionistica americana si era fatta una sua idea ormai vicinissima alla realtà: Moussaoui voleva diventare un pilota kamikaze. Il direttore della CIA, Tenet, fu informato della vicenda Moussaoui il 23 agosto del 2001.

Il giorno successivo la CIA inviò una segnalazione dettagliata alle autorità inglesi e francesi, affinché fossero messe in guardia sul rischio di piloti kamikaze addestrati nelle scuole di volo americane ed europee.

Nel frattempo, i giorni passavano, e le ricerche dell'FBI, mirate a individuare Khalid Al-Mihdar, procedevano a rilento.

Un solo agente, dell'ufficio FBI di New York, era stato incaricato di controllare i database nazionali per cercare di capire dove si trovasse il sospetto terrorista, ma le tracce si perdevano a Los Angeles.

Nella seconda metà di agosto, Atta aveva già comunicato, con un paio di messaggi in codice (vedi sopra nella scheda biografica) indirizzati a Ramzi Binalshibh, che gli attacchi avrebbero avuto luogo l'11 settembre 2001 e che avrebbero interessato i quattro obiettivi prestabiliti.

Ormai nulla poteva fermare i 19 dirottatori.

Mentre l'FBI (ufficio di New York) continuava a cercare Al-Mihdar, mentre l'FBI (ufficio di Minneapolis) aspettava una risposta da Londra su Moussaoui, mentre l'FBI (ufficio di Phoenix) aspettava un riscontro al "Phoenix Memo", e mentre la CIA cercava di capire se ci fossero connessioni tra Moussaoui e Al-Qaida, gli uomini di Atta prendevano posizione in prossimità degli aeroporti dai quali dovevano decollare e acquistavano i relativi biglietti aerei.

L'11 settembre del 2001, quando i 19 kamikaze varcarono gli imbarchi aeroportuali, i database di sicurezza per i voli interni non erano connessi con la "watch list" TIPOFF, per cui i loro nominativi non destarono alcun sospetto, così come nessuno impedì loro di portare a bordo coltellini e taglierini, oggetti consentiti dalle normative in vigore all'epoca.

A questo punto possiamo tirare le somme.

Da un lato, quello di Al-Qaida, c'è stata un'attenta pianificazione con lo scopo preciso di aggirare i servizi di intelligence americani.

Dall'altro lato, ai servizi segreti americani, e all'FBI, erano giunte indicazioni che, messe insieme, avrebbero potuto rivelare quanto stava accadendo.

Il problema è che queste indicazioni appaiono chiare ed evidenti oggi, con il senno di poi.

Ma inserite nel contesto reale, queste erano solo alcune di migliaia di indicazioni che pervenivano da fonti disparate, ed individuare le connessioni all'interno di questa molta di dati ed informazioni non era per nulla facile. A dirla tutta, era quasi impossibile.

Abbiamo visto che la TIPOFF includeva circa 60.000 nominativi, questo significa che FBI, CIA ed NSA avevano un fascicolo su ciascuno di quei nominativi, e un qualche tipo di attività

investigativa.

Nei tre anni precedenti l'11 settembre 2001, la sola FBI aveva aperto ben 200 indagini a carico di altrettanti personaggi residenti in USA e sospettati di appartenere ad Al-Qaida.

Il personale dell'FBI assegnato all'antiterrorismo contava in tutto 1.300 unità, dedicate soprattutto alle indagini nei confronti di soggetti residenti nel territorio degli Stati Uniti o che avessero già commesso crimini contro i cittadini americani.

Dal canto suo, la NSA doveva gestire la raccolta di 200.000 “elementi essenziali di informazione” (!) che venivano trasmessi alla CIA e all'FBI per le eventuali indagini.

La sezione anti-terrorismo della CIA contava su alcune centinaia di persone, ma la sua attenzione era principalmente dedicata a quanto avveniva fuori dal territorio degli Stati Uniti.

Ad esempio, la CIA era particolarmente impegnata nel contrasto delle organizzazioni terroristiche palestinesi e libanesi, a partire dagli Hezbollah, che fino al 2001 avevano ucciso più cittadini americani di qualsiasi altro gruppo terroristico, Al-Qaida compresa.

Né va sottovalutato l'immenso carico di lavoro imposto dal controllo degli immigrati clandestini.

Si pensi che nel 2000 c'erano in USA ben otto milioni e mezzo di immigrati clandestini, e tra il 2000 ed il 2002 ne sono entrati altri 3,1 milioni !

Nel 2001 sono immigrati in USA (regolarmente) oltre un milione di stranieri, di cui molte decine di migliaia da paesi mediorientali, compresi quelli considerati a rischio (ad esempio, oltre 25.000 da Pakistan e Iran).

Nel 2000 e nel 2001 sono stati rilasciati circa 15 milioni di visti di ingressi per gli Stati Uniti.

Con oltre 10 milioni di nuovi ingressi ogni anno (tra clandestini, regolari e possessori di visto temporaneo), non c'è da stupirsi se le circa 2.000 unità che FBI e CIA dedicavano all'antiterrorismo, avessero serie difficoltà a riconoscere gli indizi utili da quelli inutili, a stabilire quali fossero le esigenze urgenti e quelle che non ponevano immediati pericoli, e a individuare le connessioni tra i dati.

A tutto questo, occorre aggiungere che il sistema giuridico americano è un sistema estremamente aperto, in cui concetti come la privacy e la libertà di movimento sono estremamente tutelati e garantiti.

Il lavoro degli investigatori incontra limiti precisi e molto seri, che sono stati solo in parte rimossi (e solo su base temporanea) dopo l'11 settembre del 2001.

Le difficoltà e le reticenze di comunicazione tra i servizi segreti e le forze di polizia hanno fatto il resto: questo è un problema comune un po' a tutte le nazioni, e gli USA non hanno fatto eccezione.

Pertanto, va evidenziato che la Commissione di inchiesta indipendente ha fatto piena luce su tutti i risvolti investigativi, gli errori, le omissioni, i ritardi che si sono succeduti nei mesi precedenti l'11 settembre del 2001.

(A destra: i lavori della Commissione di inchiesta, composta da cinque democratici e cinque repubblicani)



I responsabili della CIA, dell'FBI e del Governo americano, sia nel corso delle loro audizioni innanzi alla Commissione, sia nei rapporti e nelle relazioni consegnati, non hanno nascosto alcun particolare di quanto accaduto, ammettendo, confermando e spesso rivelando ogni singola circostanza.

Nessuno ha nascosto nulla, e gli atti sono stati tutti resi disponibili al pubblico, per cui ciascuno può verificare che c'è stata una piena assunzione delle rispettive responsabilità.

Responsabilità che, oggettivamente, non possono essere attribuite ai singoli individui: ciascuno ha fatto ciò che poteva fare con gli strumenti (tecnici e giuridici) a sua disposizione, e spesso qualcuno ha fatto anche più di ciò che era tenuto a fare.

Quello che non ha funzionato, o meglio, non ha funzionato in maniera adeguata al tipo di minaccia, è stato tutto il sistema di intelligence e di sicurezza nel suo complesso, a partire dalle modalità di gestione, raccolta e analisi dei dati per finire ai meccanismi di collaborazione tra gli enti interessati e ai vincoli giuridici imposti dall'ordinamento legislativo.

Le fonti di questa Sezione:

- *“Toxic Terror” di Jonathan B. Tucker. Pubblicato da MIT Press, Cambridge, Aprile del 2000. Capitolo 11: “The WTC bombers” di John V. Parachini.*
- *Testimonianza scritta di Khalid Shaikh Mohammed al processo Moussaoui*
- *Dipartimento di Stato USA, statistiche immigrazione (uscis.gov)*
- *Rapporto finale della Commissione di Inchiesta sull'11 settembre, e relative monografie, staff statements e staff report*

[VISA Office](#) , statistiche sul rilascio dei visti

[CNN](#)

[CNN](#)

[CNN](#)

[CNN](#)

[TIME Asia](#)

[US News](#)

[RAND](#)

[Keesings](#)

[Washington Post](#)

[Washington Post](#)

[Los Angeles Times](#)

[AP - Reuters](#)

[National Journal](#)

LE DOMANDE

Perchè le Twin Towers sono crollate?

La domanda sembrerà insensata, ai più.

Ma come, due aerei, pesanti ciascuno più di cento tonnellate, carichi di carburante, colpiscono in pieno due grattacieli a oltre 800 km/h, sviluppando ciascuno l'energia equivalente di un piccolo ordigno nucleare (*fonte [Stanford Report](#)*) e c'è bisogno di chiedersi come mai sono crollati?

Bhè, sapete come vanno le cose... c'è chi sostiene che l'uomo non sia mai andato sulla Luna, che l'Olocausto sia un'invenzione degli ebrei... e c'è chi sostiene che le Twin Towers non sono crollate ma sono state demolite intenzionalmente nell'ambito di un fantasmagorico complotto in cui sono coinvolti, oltre ovviamente a tutti gli enti governativi americani, anche governi e scienziati del mondo intero.

E poiché queste visioni allucinate finiscono per attirare l'interesse dei mass-media, è probabile che qualcuno dei lettori ne abbia sentito parlare.

Chiariamo quindi come stanno le cose.

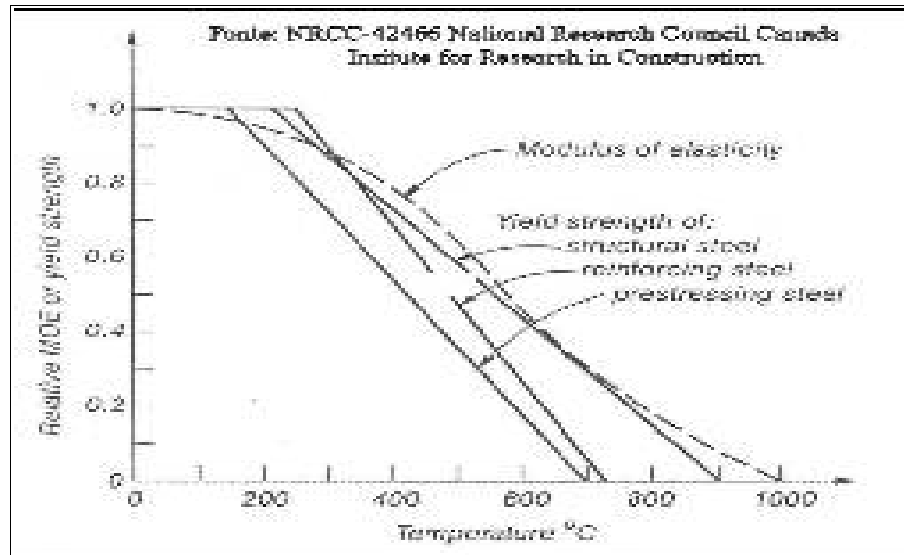
I “cospirazionisti”, così vengono comunemente chiamati coloro che sostengono le teorie della demolizione controllata e del super-complotto, essenzialmente basano le loro elucubrazioni su questo schema di pseudo-ragionamento:

1. Le Twin Towers, 110 piani, avevano una struttura portante costituita da travi, colonne ed elementi in acciaio (“acciaio strutturale”).
2. Non è mai successo che una struttura in acciaio sia crollata per effetto del fuoco.
3. Il calore sviluppato dagli incendi nelle Twin Towers non era sufficiente a fondere l'acciaio.
4. Oltre alle Twin Towers, è crollato anche un altro grattacielo, il WTC-7, 47 piani, che non era stato colpito dagli aerei.
5. Le Twin Towers (WTC-1 e WTC-2) e il WTC-7 sono venute giù troppo in fretta, a una velocità che è pari a quella di caduta libera, e questo è incompatibile con un normale collasso.
6. Durante il collasso, si notano degli strani sbuffi di fumo, come quelli che si vedono nelle demolizioni controllate, e si sente il rumore di esplosioni.
7. Le strutture si sono sgretolate e polverizzate, il che è tipico effetto di un'esplosione.
8. Il proprietario del complesso del WTC è un certo Larry Silverstein, che poche settimane prima aveva assicurato i grattacieli per svariati miliardi di dollari, e pertanto ha ricavato un immenso guadagno dalla loro distruzione.
9. A sostegno della teoria delle demolizioni controllate con l'uso di esplosivi, ci sono eminenti scienziati come il Professor Steven Jones, il Professor David Ray Griffin, il Professor James H. Fetzer, l'esperto dott. Kevin Ryan.

Come capita spesso, queste teorie si basano su assunti talvolta parzialmente veri (e facilmente verificabili) e spesso totalmente falsi (che richiedono un minimo di ricerche per essere verificati) in maniera da poter ingannare il cittadino comune e persino il giornalista che non si curino di verificare tutti gli assunti.

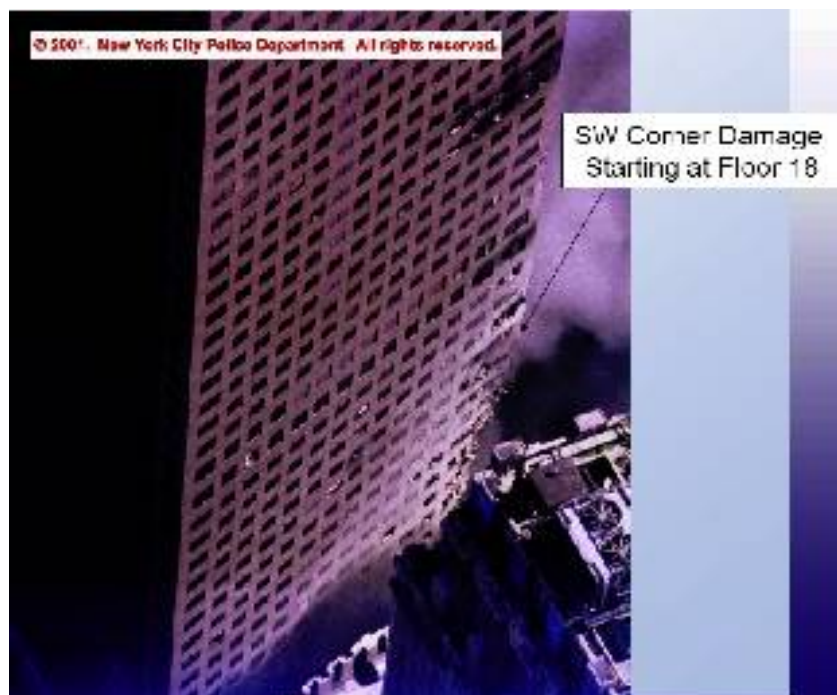
Esaminiamo i 9 punti.

1. L'affermazione è vera. La struttura portante delle Twin Towers era costituita da una serie di colonne centrali in acciaio (chiamata "core") e una struttura esterna di travi in acciaio.
2. L'affermazione è vera, ma fuorviante. Effettivamente non è mai successo che un edificio con strutture portanti in acciaio sia completamente collassato per effetto del fuoco prima dell'11 settembre 2001, ma non è mai successo che una struttura in acciaio sia stata aggredita dal fuoco DOPO aver subito l'impatto di un aereo pesante oltre 100 tonnellate alla velocità di 800 km/h !
3. L'affermazione probabilmente è vera, ma fuorviante. Non risulta che il calore degli incendi nei grattacieli del WTC abbia raggiunto livelli tali da fondere l'acciaio. Il punto è che nessuno sostiene che la struttura in acciaio delle Twin Towers si sia fusa: l'acciaio si indebolisce per effetto del calore intenso e prolungato, e il calore raggiunto



dagli incendi nel WTC era più che sufficiente a compromettere le qualità di resistenza dell'acciaio strutturale impiegato nella costruzione. La **tabella sopra** mostra come l'acciaio strutturale ("structural steel") sottoposto a una temperatura di 800 gradi mantiene meno del 20% della sua capacità di resistenza originaria. Il kerosene (il carburante degli aerei) in fiamme produce temperature di oltre 800 gradi.

4. Affermazione vera, e fuorviante. Il WTC-7 non è stato colpito dagli aerei, però è stato colpito dalle macerie (centinaia di migliaia di tonnellate) delle Twin Towers che crollavano, riportando gravi danni strutturali, cui hanno fatto seguito incendi incontrollati. Infatti non sono crollati solo il WTC-1, WTC-2 e WTC-7, ma anche tutti gli altri edifici che costituivano il complesso del WTC. La **foto a destra** evidenzia l'angolo sud-ovest del



WTC-7 sventrato dall'impatto delle macerie dei WTC-1 e WTC-2, mentre la **foto sotto** mostra il WTC-7 completamente investito dalle macerie al momento dei crolli, che hanno provocato un vero e proprio piccolo terremoto, le cui scosse sono state rilevate persino dai sismografi dei centri geologici.

5. L'affermazione è priva di significato: ammesso che le Torri e il WTC-7 siano venuti giù a una velocità "impossibile", non si vede in che modo questo dovrebbe dimostrare che si è trattato di una demolizione controllata. Gli esplosivi utilizzati nelle demolizioni distruggono gli elementi portanti di una struttura, tutto qui. Che gli elementi portanti siano distrutti da



un'esplosione controllata, o cedano per effetto del calore e degli impatti, la struttura poi crolla a una velocità che non dipende certamente dalle ragioni per cui gli elementi portanti sono venuti a mancare! Peraltro, è del tutto falso che la velocità dei collassi del WTC abbia sfidato le leggi della natura. Come ben evidenzia la **foto qui sotto**, una delle tante, gli

elementi che precipitano nel vuoto sono molto più veloci e precedono di gran lunga il "fronte" del collasso, per cui la velocità del collasso è ben inferiore a quella massima fisicamente possibile (ossia la velocità di caduta nel vuoto, tenuto conto della minima resistenza offerta dall'aria). Si notino infatti i grossi frammenti di struttura che precipitano tutto intorno al grattacielo: questi frammenti stanno precipitando nell'aria senza nulla che li spinga o li trattenga, quindi sono in caduta libera, e hanno notevolmente distanziato il fronte del collasso che pertanto sta venendo giù a una velocità di gran lunga inferiore a quella di caduta libera, come è logico che sia, visto che il collasso



procede vincendo la resistenza opposta dalle strutture inferiori. Dove sta quindi il mistero? Dove sta la dimostrazione che si tratterebbe di una demolizione controllata? Probabilmente a queste domande dovrebbe rispondere uno psichiatra...

6. Altra affermazione del tutto priva di significato. Sbuffi di fumo e rumore di esplosioni. Stiamo parlando del collasso di un grattacielo di 110 piani, c'è tanto da meravigliarsi se nel momento in cui i piani superiori schiacciano quelli inferiori, si verifica uno sbuffo di fumo? C'è tanto da meravigliarsi se in 110 piani in cui la gente viveva e lavorava, ci sono condutture, serbatoi, bombole che esplodono? Badate bene che nessun filmato autentico e non manipolato vi mostrerà gli sbuffi di fumo INSIEME al suono delle esplosioni. Infatti il suono di alcune esplosioni è stato udito durante gli incendi, anche un'ora prima dei crolli, come testimoniano le comunicazioni radio dei vigili del fuoco, le cui trascrizioni complete

sono state acquisite dall'autore di Crono911. Gli sbuffi di fumo, invece, non sono per nulla accompagnati dal suono di esplosioni, al massimo dal rombo del collasso. Osservate la sequenza di immagini proposta **qui a destra**. La linea arancione è stata tracciata unendo tre identici punti nei fotogrammi, allo scopo di fornire un elemento di raffronto che dimostra che tra un fotogramma e l'altro non sono stati cambiati l'ingrandimento o altri fattori dimensionali. Nel fotogramma superiore, osserviamo la grande antenna sul tetto della North Tower, il fumo che esce da vari punti dell'edificio in preda alle fiamme, e notiamo un fronte di incendi che interessa un'intera linea di finestre sullo stesso piano, in basso. Adesso osserviamo il secondo fotogramma, quello centrale, un po' come si fa per confrontare due vignette apparentemente identiche per scoprire le differenze. Notiamo che l'estremità bianca dell'antenna, a malapena visibile nel fotogramma superiore, adesso è entrata notevolmente nell'inquadratura: l'antenna sta sprofondando, e questo testimonia che il collasso è appena iniziato. Notate segni di esplosioni? Sbuffi sospetti? Niente. E passiamo ora al terzo fotogramma, quello inferiore. Adesso è chiaro che l'antenna (nel cerchietto rosso), e tutta la struttura superiore del grattacielo, sta sprofondando, e come è logico che sia, dai piani schiacciati dalla struttura che cede, fuoriescono fumo e fiamme, e si noti che le fiamme (evidenziate da un altro cerchietto rosso) fuoriescono esattamente dallo stesso incendio che interessava la linea di finestre visibile nei precedenti fotogrammi. Quindi: prima inizia il collasso, e POI fuoriescono fumo e fiamme. In una demolizione controllata, dovrebbe succedere esattamente il contrario...

7. Affermazione del tutto falsa. Le strutture si sono sgretolate, certo, come è normale che sia, visto che gli edifici sono crollati e non si sono certo poggiati su un lato tutti interi. Ma non è per nulla vero che si siano “polverizzate”. Basta guardare una delle migliaia di foto scattate tra le rovine del



WTC, come quella **qui sopra**, per scoprire che le macerie sono tutt'altro che polverizzate.

8. Anche questa affermazione è falsa. Larry Silverstein non era proprietario né delle Twin Towers né del WTC-7. L'uomo, a capo di una cordata di investitori, aveva semplicemente affittato le Twin Towers, così come aveva affittato il WTC-7. L'intero complesso del WTC, infatti, è di proprietà dell'Autorità Portuale di New York: si tratta di edifici pubblici, non privati. Il gruppo di investitori capeggiato da Silverstein aveva sborsato 3,2 miliardi di dollari per affittare le Twin Towers per un periodo di 99 anni, e poiché il contratto prevedeva che Silverstein e soci dovessero onorare il canone di affitto, qualunque cosa accadesse al WTC, è più che normale che gli investitori abbiano deciso di stipulare una polizza assicurativa, che peraltro copriva esclusivamente il valore del contratto di affitto, e non i ricavi che il gruppo di Silverstein avrebbe ottenuto sub-affittando gli spazi commerciali del WTC. Le assicurazioni, al termine di una dura battaglia legale, hanno dovuto riconoscere un indennizzo di circa 5 miliardi di dollari, perché i due impatti sono stati considerati due eventi distinti dal punto di vista assicurativo, e non un unico attacco. La ricostruzione del WTC comporta una spesa di circa 7 miliardi di dollari, che l'Autorità Portuale non è tenuta a sborsare: come abbiamo detto, per 99 anni il WTC è stato affittato, a prescindere da qualunque accadimento. Silverstein e i suoi soci, quindi, hanno versato 3,2 miliardi di dollari e hanno ottenuto un risarcimento di 5 miliardi di dollari, il che significherebbe un guadagno di 1,8 miliardi di dollari. Ma questo calcolo non tiene conto degli introiti che Silverstein e il suo gruppo vengono a perdere, perché ovviamente gli spazi commerciali da sub-affittare (un milione di metri quadrati nell'area più costosa di tutto il mondo) non esistono più. Per non parlare della distruzione del WTC7, altri 185.000 metri quadrati di superficie commerciale. La perdita in termini reali, per Silverstein e soci, è stata valutata in circa 30 miliardi di dollari. Altro che guadagno. E difatti, per recuperare le perdite, il gruppo di Silverstein è intenzionato a investire i 7 miliardi di dollari necessari per ricostruire il WTC. Il che significa che Silverstein (e soci) alla fine avranno sborsato 3,2 miliardi di dollari di affitto e 7 miliardi di dollari di ricostruzione, a fronte di un risarcimento di 5 miliardi di dollari: una perdita secca di oltre 5 miliardi di dollari per potersi ritrovare nella condizione di poter mettere a frutto quegli spazi commerciali rasi al suolo (e dopo aver comunque perso quasi dieci anni di ricavi). A fronte di questi dati, che sono indiscutibili, c'è quindi da chiedersi come mai i "cospirazionisti" abbiano puntato così decisamente il dito contro Silverstein. La risposta è una sola. Silverstein ha un grosso "difetto": è ebreo. E se si tiene conto che le teorie cospirazioniste sull'11 settembre vanno di pari passo con quelle che negano l'Olocausto, tutto assume un senso.
9. Gli "esperti" che sostengono le teorie sulle demolizioni controllate, spesso citati con i loro titoli roboanti sono esperti sì... ma non certo di ingegneria strutturale né di demolizioni. Il Professor Steven Jones è docente di fisica all'Università di Brigham Young ed è specializzato nella fusione fredda, e le sue teorie sono state confutate dai suoi stessi colleghi della BYU, compresi i docenti della facoltà di ingegneria civile ([NextNews](#) , [BYU](#)), ben più preparati di lui sull'argomento. Steven Jones non è nuovo a "clamorose rivelazioni": egli sostiene con convinzione che Gesù Cristo è stato in Sud America ([BYU](#)); il Professor David Ray Griffin è un... docente in pensione di filosofia della religione e di teologia, che in passato si è dedicato con interesse anche alla parapsicologia e alla telecinesi... ([Bibliografia](#)), su di lui è inutile aggiungere altro! ; Il Professor James H. Fetzer è un... docente di filosofia ! ([UMD](#)). E infine, ci resta il dott. Kevin Ryan, il quale, spacciandosi per un esperto della Underwriters Laboratories (una società che si occupa dei controlli di

Fonti sulla vicenda finanziaria del WTC e di Larry Silverstein:

[NY1 News](#)

[Bloomberg](#)

[Emporis Buildings](#)

Aggiornamenti: www.crono911.org

qualità in svariati settori) ha dichiarato che l'acciaio del WTC, sottoposto a controlli da parte della propria azienda, non poteva aver ceduto per effetto del calore degli incendi. Kevin Ryan è poco più di un ciarlatano: egli era effettivamente impiegato presso una sussidiaria della Underwriters Laboratories, ma nel settore dei controlli di qualità... sull'acqua! Né la Underwriters Laboratories aveva mai effettuato controlli di qualità sulle strutture di acciaio del WTC. Kevin Ryan è stato sbugiardato e licenziato, ma trova ancora grande credito presso i cospirazionisti, che fanno finta di non conoscere la verità ([SB Tribune](#) , [UL](#)). Questi, dunque, sono gli “esperti” che supportano le tesi dei cospirazionisti.

Proprio a proposito di esperti, deve far pensare la circostanza che migliaia di esperti (veri) in tutto il mondo, esperti di ingegneria civile e strutturale, esperti di strutture in acciaio, esperti di anti-incendio, hanno analizzato i collassi del WTC per spiegarli nei minimi particolari, spesso con l'aiuto di costose e sofisticate simulazioni computerizzate. Nessuno di loro ha mai individuato il benchè minimo indizio di demolizioni controllate.

Questo significherà pur qualcosa.

Le ragioni per cui gli esperti hanno analizzato a fondo i collassi, risiedono nella necessità di comprendere il comportamento delle strutture e dei sistemi anti-incendio a fronte di eventi così catastrofici, allo scopo di progettare strutture più sicure e di migliorare le procedure di evacuazione. L'11 settembre del 2001 sono state evacuate decine di migliaia di persone dagli edifici del WTC, ma resta il fatto che circa tremila sono rimaste intrappolate nelle Twin Towers e non si è riusciti a evacuarle, nonostante il sacrificio di centinaia di vigili del fuoco e poliziotti.

L'eventualità di altri attentati terroristici contro altre strutture simili, è un rischio reale, per cui è necessario individuare le misure che consentano di ridurre al minimo le conseguenti perdite umane.

**FEMA / ASCE World Trade Center
Performance Study (2002)**

FEMA 403

Il primo rapporto sul comportamento delle strutture del WTC l'11 settembre del 2001 è venuto dal gruppo congiunto FEMA / ASCE.

Il FEMA è l'agenzia americana che si occupa dell'analisi, prevenzione e gestione dei grandi disastri, mentre l'ASCE è l'ente che riunisce gli

Ingegneri Civili americani.

Il gruppo di studio, denominato PBS, era composto da decine tra i migliori esperti in ingegneria strutturale, in comportamento delle strutture sottoposte a fuoco e calore, in collassi strutturali, in tecnologia dei materiali ecc...

Il PBS ha presentato le sue conclusioni nel 2002, che non vanno considerate come definitive, ma preliminari.

Infatti già nell'Executive Summary (Execsum) il rapporto dice:

“Con le informazioni disponibili al momento, la sequenza di eventi che ha portato al collasso di ciascuna torre non può essere determinata in via definitiva”

Ancora in Execsum, leggiamo:

“Il Team ha eseguito rilevazioni sul campo, nel sito del WTC e nei cantieri dove è stato depositato l'acciaio, ha rimosso e testato campioni delle strutture collassate, ha visionato centinaia di ore di filmati e migliaia di fotografie, ha condotto interviste a testimoni e a persone coinvolte nella progettazione, costruzione e manutenzione di ciascuno degli edifici colpiti, ha riesaminato i documenti costruttivi e ha condotto analisi preliminari dei danni alle Torri del WTC”.

Si noti pure che le macerie non furono rapidamente dismesse, come qualcuno sostiene: gli esperti hanno potuto analizzarle sia sul posto (“Ground Zero”) che nei siti dove furono stoccate, e hanno diligentemente rimosso campioni delle strutture.

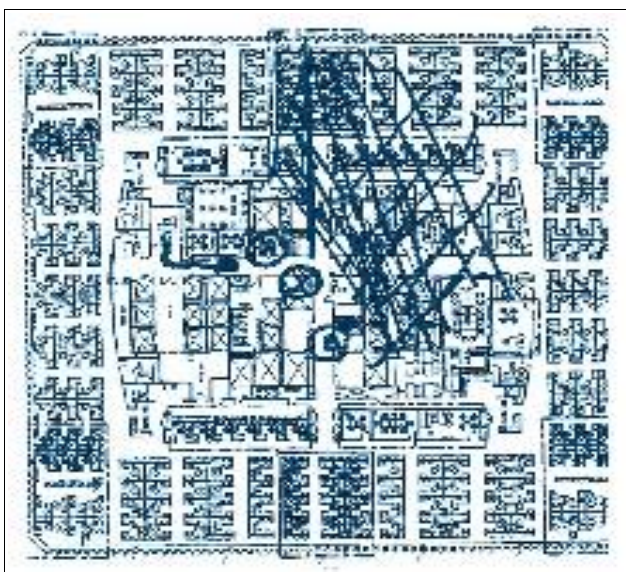
L'Execsum presenta già quelle che saranno le conclusioni del rapporto (che poi è suddiviso in una serie di sezioni e capitoli, per ogni struttura interessata dagli attacchi):

“Il danno strutturale sostenuto da ciascuno dei due edifici come risultato degli attacchi, fu enorme. Il fatto che le strutture furono in grado di sostenere questo livello di danni e rimanere in piedi per un certo periodo di tempo è rimarcabile ed è la ragione per cui la maggior parte delle persone che le occupavano riuscirono a evacuarle in sicurezza. Eventi di questo tipo, che risultano in danni così sostanziali, non sono generalmente tenuti in considerazione in sede progettuale... le analisi preliminari... suggeriscono che... gli edifici avrebbero potuto restare in piedi così danneggiati se non fossero stati sottoposti a una qualche significativo fattore aggiuntivo. E difatti le strutture dovettero sopportare un ulteriore, simultaneo e severo fattore di carico determinato dal fuoco causato dagli impatti... la grande quantità di carburante trasportata da ciascun aereo prese fuoco al momento dell'impatto negli edifici. Una parte significativa di questo carburante si consumò immediatamente nelle palle di fuoco conseguenti... il calore prodotto da questo carburante in fiamme di per sé stesso non appare sufficiente a innescare i collassi strutturali. D'altro canto, nel momento in cui il carburante in fiamme si riversava attraverso vari piani degli edifici, esso innescò l'incendio di gran parte dei materiali contenuti in essi, causando incendi simultanei in vari livelli di entrambi gli edifici... su un periodo di molti minuti questo calore ha indotto stress aggiuntivi alle strutture danneggiate e contemporaneamente le ha ammorbidite e indebolite. I carichi aggiuntivi e i danni risultanti furono sufficienti a indurre il collasso di entrambe le strutture... questo studio non ha rilevato la presenza di specifiche caratteristiche strutturali sotto gli standard, anzi molte caratteristiche progettuali strutturali e di protezione dagli incendi sono risultate superiori ai minimi richiesti”.

Nel Capitolo 1 (Introduzione) troviamo un dato preliminare importantissimo: le Twin Towers erano state progettate per resistere all'impatto di un Boeing 707 al peso di 263.000 libbre alla velocità di 180 miglia orarie (si ipotizzava un aereo che, in fase di atterraggio nella nebbia, colpisse accidentalmente una delle Towers). Invece le Twin Towers furono colpite da due Boeing 767 pesanti 274.000 libbre a velocità di oltre 470 miglia orarie.

Nel Capitolo 2, dedicato al comportamento dei WTC 1 e 2, il rapporto presenta una serie di evidenze che dimostrano che non solo la struttura esterna delle Twin Towers fu danneggiata gravemente dagli impatti, ma anche parte della struttura portante centrale (il “core”).

La figura 2.17 del Capitolo 2 (**qui a destra**), evidenzia la distribuzione di rottami di aereo e di struttura al 91mo piano del WTC-1 e mostra come l'impatto abbia seriamente travolto e lesionato buona parte della struttura centrale della Torre, proprio quelle sezioni costituenti il “core” di sostegno dell'edificio.



Una successiva figura (la 2.19) evidenzia come, in condizioni normali, le colonne centrali sostenevano il 60 % del peso strutturale, mentre quelle

perimetrali sostenevano il 40 % di esso.

Dopo gli impatti, il peso dell'edificio fu ridistribuito strutturalmente sulle colonne centrali e perimetrali ancora integre, e la struttura riuscì in qualche modo a trovare un assetto stabile.

A quel punto intervenne il fattore incendi.

Il rapporto calcola che una certa parte di carburante bruciò fuori dagli edifici o si consumò quasi istantaneamente, mentre una parte valutabile in circa 4.000 galloni continuò a bruciare, riversandosi al di sotto su vari piani, attraverso vani di scale e di ascensori ecc...

Il rapporto documenta anche l'effetto esplosivo determinato dalla combustione del carburante e dei suoi aerosol nei vani ascensori, effetto che ha generato sovra-pressioni tali da distruggere le finestre delle Torri moltissimi piani più in basso, e causare danni alle pareti dei vani ascensori a partire dal 23° piano, così come riferito anche dai vigili del fuoco.

Secondo il rapporto, la combustione completa del carburante residuo avvenne entro cinque minuti dall'impatto, ma questo tempo fu più che sufficiente per innescare numerosi incendi nei materiali infiammabili presenti nelle Torri.

Questi incendi furono ulteriormente alimentati dal costante apporto di aria fresca proveniente dalle aperture causate dagli impatti.

Il rapporto offre anche una plausibile spiegazione delle ragioni per cui il WTC-2, nonostante fosse stato colpito dopo il WTC-1, fu il primo a collassare.

Infatti gli esperti hanno calcolato che la velocità di impatto del volo AA11 contro il WTC-1 fu di 470 miglia orarie, contro le 590 della velocità di impatto del volo UA 175 contro il WTC-2.

Questa differenza di velocità è più che sufficiente a determinare un grado di danneggiamento delle colonne del "core" del WTC-2 in misura significativamente più grande rispetto al WTC-1.

Inoltre, il WTC-2 fu colpito circa 20 piani più sotto rispetto al WTC-1, e pertanto le colonne superstiti dovettero farsi carico di un peso ancora maggiore (20 piani in più).

L'ulteriore indebolimento strutturale conseguente al calore degli incendi, ha quindi determinato i collassi, prima del WTC-2 e poi del WTC-1, collassi iniziati ai livelli più danneggiati (coincidenti con quelli interessati dagli impatti).

Il collasso ha determinato la trasformazione dell'enorme energia potenziale della parte di struttura che si trovava al di sopra del punto di collasso, in energia cinetica, dando vita a una massa in rapida accelerazione che impattava il livello sottostante, aggregandosi ad esso, e insieme ad esso determinando una massa ancora maggiore che accelerava impattando il piano immediatamente sottostante, e così via.

Il rapporto, sulla base delle riprese fotografiche e della posizione dei rottami, ritiene che la parte superiore del WTC-2 sia collassata con inclinazione sud-est, mentre la parte inferiore sia collassata con inclinazione nord-ovest.

Nei successivi capitoli, il rapporto si sofferma sull'analisi dei danni e dei collassi che hanno interessato gli altri edifici del WTC.

In particolare il capitolo 5 esamina in 32 pagine il collasso del WTC-7.

Nell'analizzare la costruzione del WTC-7, a pagina 7 il rapporto spiega che all'interno dell'edificio vi erano numerosi serbatoi di combustibile destinati ad alimentare i sistemi di generazione di energia elettrica, per un totale di quasi 7.000 galloni di combustibile, distribuiti su vari piani, in particolare tra il 2° e il 9° piano. Altri 18.000 galloni erano situati a livello del suolo.

Il rapporto si sofferma su due cause principali: gli incendi scoppiati nel WTC-7 (probabilmente

innescati dagli incendi del WTC-1) tra i piani 6° e 19°, ed i danni causati alla struttura del WTC-7, e in particolare al suo angolo sud-ovest, ai piani tra l' 8° e il 20° nonché al 24°, al 25° e a quelli compresi dal 39° al 46°.

Si noti che gli incendi tra il 6° ed il 9° piano hanno potuto “beneficiare” della presenza di oltre seicento galloni di combustibile, contenuti nei serbatoi di alimentazione per i generatori di emergenza presenti in quei piani.

Gli incendi sono andati avanti del tutto incontrollati, sia per la sostanziale inefficacia dell'impianto automatico di spegnimento incendi, dovuta alla rottura della condotta principale di acqua causata dai crolli dei WTC-1 e 2, sia perchè i vigili del fuoco avevano desistito da ogni tentativo di contrastare il fuoco, per evitare la perdita di ulteriori vite umane.

Per questa ragione, gli incendi si sono estesi interessando progressivamente molti altri piani, oltre quelli iniziali, ed in particolare il piano 5° ed i piani compresi tra il 28° ed il 30°.

Il rapporto evidenzia che ai piani 5° e 7° del WTC-7 erano situati elementi strutturali importanti per il sostegno dell'intera struttura, elementi che “trasferivano” i carichi dei piani superiori distribuendoli su altri elementi strutturali e sulle fondamenta.

Il piano 5° e 7° , quindi, che contenevano importanti componenti strutturali, sono anche due dei piani aggrediti dagli incendi incontrollati.

Dalle analisi del materiale fotografico, il rapporto evidenzia pure che la natura degli incendi andò mutando nel corso delle sette ore in cui il WTC-7 bruciò, passando alla combustione della nafta contenuta nei citati serbatoi di emergenza (sulla base del colore del fumo) ed il calore generato andò progressivamente incrementandosi (sulla base della densità e fluidità del fumo).

Anche la struttura del WTC-7 subì due distinti stress traumatici: quello provocato dalle macerie dei WTC-1 e 2, che investirono il WTC-7, e quello provocato dal calore degli incendi.

Un altro aspetto interessante del rapporto è il calcolo dei tempi di collasso: il collasso inizia alle ore 17:20.33 e termina alle ore 17:21.10. Il tempo totale è quindi di ben 37 secondi (e non i pochi secondi di cui parlano i cospirazionisti).

Il rapporto onestamente afferma che non è possibile, con i dati disponibili, determinare in quale misura il fuoco e i danni strutturali abbiano ciascuno contribuito a innescare il collasso, ma ritiene che il collasso abbia interessato le strutture portanti ubicate tra il 5° ed il 7° piano, indebolite dall'esposizione a ben sette ore di fuoco.

La particolare formula costruttiva del WTC-7, con la distribuzione dei carichi su elementi orizzontali anziché verticali, ha determinato la sua implosione verso l'interno.

Tutto questo, quindi, dicevano il FEMA e l'ASCE già nel 2002, in quella che va considerata come un'indagine preliminare, per quanto accurata, finalizzata a fornire le prime risposte immediate.

Ma l'indagine tecnica più vasta sarebbe stata portata avanti dal NIST, l'Istituto americano per gli Standard Tecnologici.

**Il rapporto del NIST
(settembre 2005)
NCSTAR 1**

Il NIST nel 2005 ha presentato il suo rapporto, denominato NCSTAR-1 che analizza in maniera scientifica tutti i dati disponibili sulla tragedia del WTC, ed in particolare dei WTC-1, WTC-2 e WTC-7, per ricostruirne ogni minimo dettaglio.

Anche in questo caso si tratta di una serie di rapporti principali e di rapporti complementari, per un totale di oltre 10.000 pagine. I rapporti sono tutt'altro che chiusi: quelli sul WTC-1 e WTC-2 sono ormai definitivi, mentre quelli sul WTC-7 sono in via di completamento. Inoltre nuovi dati possono essere integrati, specialmente per quanto riguarda le raccomandazioni per la progettazione di nuovi edifici e per il miglioramento della sicurezza di quelli esistenti.

Il lavoro è così suddiviso:

NCSTAR-1 è il rapporto base (e anche il sunto) dell'indagine.

NCSTAR dal numero 1-1 al numero 1-8 sono otto rapporti principali.

Ciascuno degli otto rapporti poi è integrato da una serie di rapporti complementari contraddistinti dal numero del rapporto principale e da una lettera alfabetica (1-1A, 1-1B ecc...).

I rapporti sono tutti pubblici, liberamente scaricabili dal link che abbiamo inserito nel riquadro sopra.

Gli autori di questi rapporti sono un pool di circa 200 ricercatori e consulenti che costituiscono i massimi esperti al mondo di ingegneria strutturale, materiali, incendi, e annessi e connessi.

Del gruppo non fanno parte professori di religione, né filosofi, per cui anche il NIST non ha trovato alcuna indicazione che il WTC sia stato raso al suolo da una demolizione controllata mediante l'uso di esplosivi.

Anzi, a pagina XXXVIII dell'Executive Summary (inserito nel NCSTAR-1) si legge:

“Il NIST non ha trovato alcuna indicazione che confermi le ipotesi alternative che sostengono che le WTC Towers siano state abbattute da una demolizione controllata mediante l'uso di esplosivi dislocati prima dell'11 settembre del 2001. Il NIST inoltre non ha trovato alcuna indicazione che missili siano stati sparati o abbiano colpito le torri. Al contrario, le fotografie ed i filmati, ripresi da molte angolazioni, mostrano chiaramente che il collasso è iniziato a livello dei piani interessati dagli incendi e dagli impatti, e che il collasso si è progressivamente esteso dai piani in cui è iniziato verso il basso, finché le nubi di polvere hanno oscurato la visuale”.

Più chiaro di così.

Per ricostruire i danni provocati dagli impatti e dal fuoco, il NIST ha utilizzato anche sofisticate simulazioni al computer e test reali: campioni di acciaio strutturale identici a quelli del WTC sono stati sottoposti all'azione del calore e del fuoco, ed è stato ricostruito un ambiente identico a quello presente nei WTC per verificare il comportamento del fuoco e le temperature raggiunte.

Cosa ci dice quindi il NIST (sintetizziamo al massimo per non tediare ulteriormente il lettore) ?

Ci dice che il volo AA11 colpì il WTC-1 alla velocità di 440 miglia orarie e ci individua con precisione le colonne perimetrali e quelle del “core” che furono danneggiate, e in quale misura. Fa la stessa cosa per il WTC-2, precisando che il volo UA175 impattò a 540 miglia orarie.

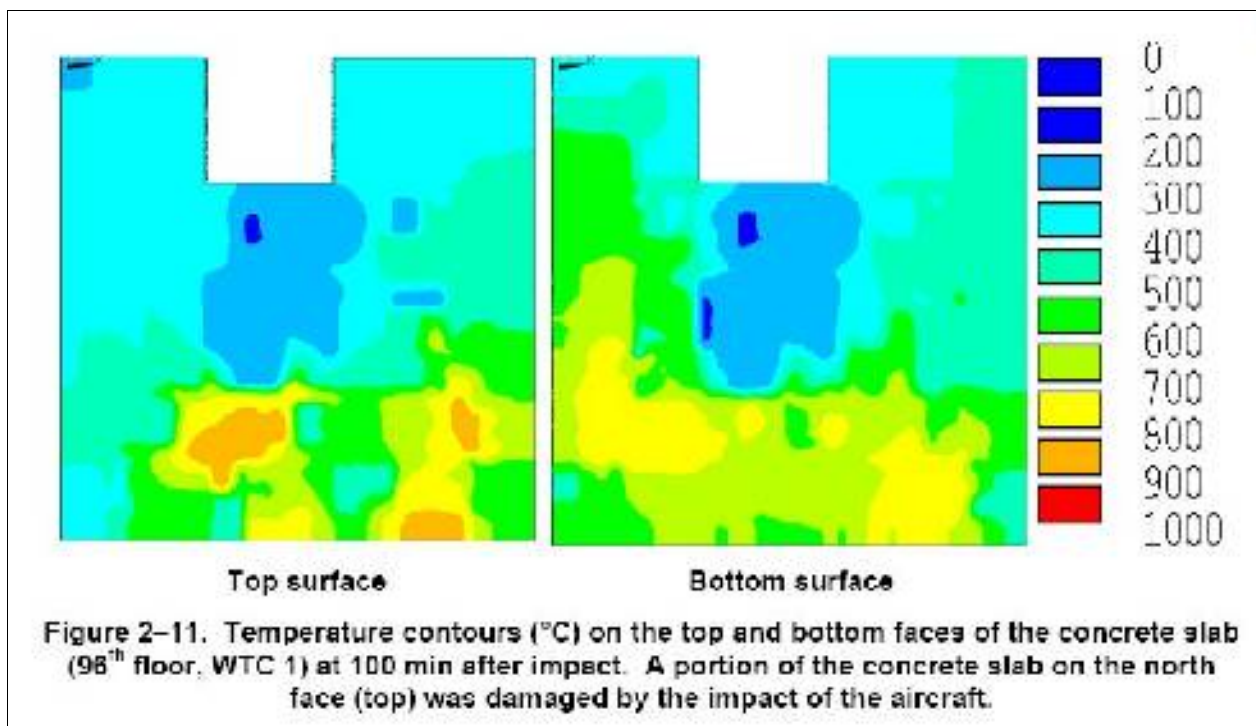
Ci spiega la natura e gli effetti degli incendi, che raggiunsero i 1000 gradi centigradi nei primi minuti dopo gli impatti.

Ci spiega come l'acciaio strutturale impiegato nella costruzione delle Twin Towers inizia a perdere progressivamente la sua resistenza (perde il 20 % già a 300 gradi) e ci mostra immagini termiche nelle quali si evidenzia che al 96° piano del WTC-1, dopo 100 minuti dall'impatto, le temperature arrivavano a oltre 800 gradi.

E ci spiega che a 800 gradi l'acciaio strutturale è ormai al 10 % delle sue capacità di resistenza.

La foto in alto a destra mostra uno degli esperimenti realizzati dal NIST per simulare gli incendi all'interno del WTC.

Quella in basso mostra le temperature degli incendi al 96° piano del WTC-1 cento minuti dopo l'impatto.



Il NIST evidenzia che gli impatti, oltre a danneggiare gravemente le colonne centrali (il “core”), distrussero il loro rivestimento antincendio. E ci dice con precisione quante colonne furono interessate da questo effetto.

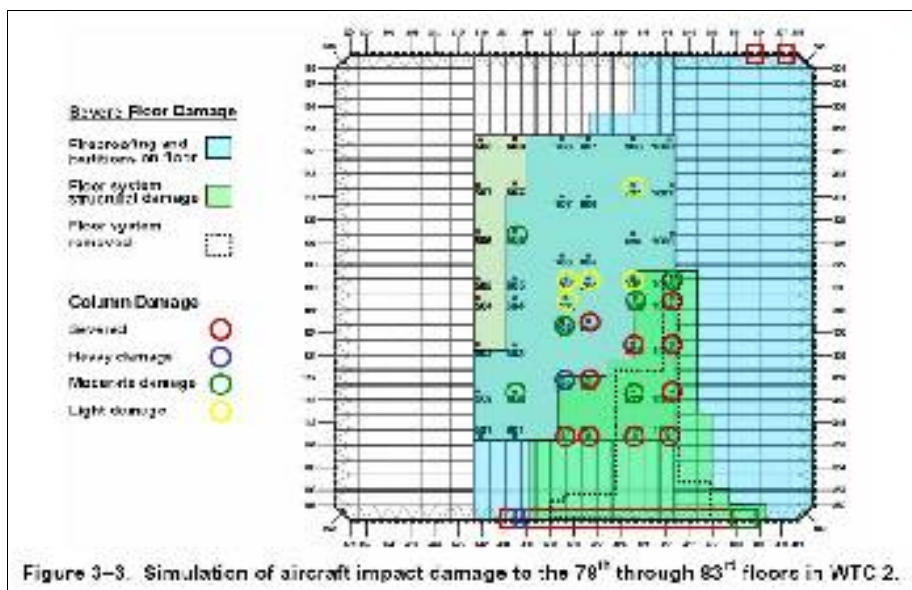
Il NIST conclude che i danni strutturali conseguenti l'impatto, il danneggiamento del materiale isolante delle colonne portanti, il calore degli incendi che ammorbidì l'acciaio fino al 10% della sua resistenza strutturale, furono le tre cause che determinarono il collasso.

Nei rapporti, ovunque, vi sono fotografie, grafici, ricostruzioni, tabelle. C'è tutto, con tutti i dati tecnici e scientifici ed i calcoli effettuati.

Nell'immagine a destra, la ricostruzione delle colonne distrutte (in rosso) e danneggiate dagli impatti, tra i piani 78 e 83 del WTC-2.

Apprendiamo che dai WTC-1 e 2 furono oltre quindicimila le persone che furono evacuate.

Il NIST ha ricostruito anche, con estrema precisione e dovizia di particolari, le operazioni di soccorso e di evacuazione, e persino le comunicazioni degli elicotteri della polizia in volo, i quali pochi minuti prima del collasso del WTC-1 avevano segnalato che la struttura mostrava evidenti segnali dell'imminente cedimento.



Nel rapporto leggiamo che il NIST si è avvalso di analisi fatte su 236 travi di acciaio strutturale del WTC che ha preso in consegna, oltre ad altri componenti strutturali.

Come abbiamo detto più sopra, il NIST ha lavorato anche sul WTC-7, ed i risultati definitivi non sono stati ancora pubblicati.

Nell'aprile 2005 è però stato rilasciato un rapporto preliminare ([NIST WTC7](#)) .

Si tratta di un rapporto schematico di 42 pagine, organizzato in slides, con fotografie, grafici e schemi.

Un rapporto in cui le ipotesi del collasso si concentrano sul cedimento di una colonna strutturale situata al 13° piano, per effetto del fuoco e/o del danneggiamento provocato dai crolli delle Torri.

Il cedimento, per la particolare progettazione del WTC-7, si è poi ampliato sia in senso orizzontale che in senso verticale, provocando il collasso.

Anche in questo rapporto, a pagina 6, c'è scritto:

“Il NIST non ha riscontrato alcuna evidenza che il collasso del WTC 7 sia stato causato da bombe, missili o demolizione controllata”.

Dopo il rapporto del gruppo FEMA/ASCE e in particolare dopo quello del NIST, non dovrebbe esserci più spazio per qualsiasi fantasia alternativa.

Qualcuno, però, potrebbe obiettare che questi rapporti provengono da enti pubblici, che potrebbero essere stati in qualche modo influenzati dal governo americano.

L'obiezione è peregrina, visto che i rapporti sono pubblici e chiunque può leggerne non solo le conclusioni (nel qual caso l'obiezione avrebbe avuto un senso) ma anche tutte le prove, gli esami tecnici e scientifici, i calcoli, le ricostruzioni che hanno permesso di arrivare a quelle conclusioni.

Se qualcuno di questi calcoli fosse errato, qualunque esperto nel mondo potrebbe contraddirli.

Ma ciò non è accaduto.

Anzi, molti altri studi ingegneristici in tutto il mondo hanno analizzato, in maniera del tutto indipendente e spesso ben prima che fossero pubblicati i rapporti del FEMA/ASCE e del NIST, giungendo a conclusioni sostanzialmente identiche.

Vediamone alcuni.

**Studio di Charles Clifton,
ingegnere strutturale
dell'HERA
(Nuova Zelanda, 2001)**

Un ingegnere strutturale neozelandese ha pubblicato uno studio molto particolareggiato, e anche tempestivo, con ricostruzioni computerizzate, sul collasso delle Twin Towers. L'ingegnere conclude che i danni strutturali provocati dagli impatti siano stati più decisivi rispetto agli incendi nel causare i collassi. Questa analisi è interessante, perchè precede le conclusioni degli enti di inchiesta americani. Nel 2001, quando si era appena iniziato ad esaminare la mole di dati

disponibili e mancavano i risultati dei test sui campioni di acciaio recuperati, effettivamente c'era una certa tendenza ad attribuire al calore degli incendi la causa principale del collasso.

Il gruppo FEMA/ASCE prima, e il NIST dopo, chiarirono che gli impatti avevano provocato danni strutturali molto più grandi rispetto a quanto si credeva, e il fuoco aveva fatto il resto.

Clifton, avvalendosi di simulazioni computerizzate, è stato tra i primi a scoprire l'importanza dei danni strutturali.

Anche Clifton, ovviamente, non parla di demolizioni controllate...

Sono estremamente interessanti anche due altri pareri che l'ingegnere allega al suo lavoro:

1) l'opinione del “Consiglio dei Costruttori di Grattacieli”, un'organizzazione che riunisce i progettisti di grattacieli nel mondo, i quali nell'immediatezza dei fatti propendevano per l'effetto del calore sulla resistenza dell'acciaio come principale causa dei collassi;

**Council of Tall Buildings.
Caddigest , settembre 2001**

2) l'opinione del “Consiglio Nazionale delle Associazioni degli Ingegneri Strutturali”, anche questo incline a individuare la causa dei collassi nell'indebolimento dell'acciaio per effetto del calore.

**NCSE
Settembre 2001**

Come si vede, parliamo di migliaia, se non di decine di migliaia, dei massimi esperti nel mondo di ingegneria strutturale e grattacieli, nessuno dei quali ha intravisto la benché minima traccia di demolizione controllata...

Dalla Nuova Zelanda, passiamo ora alla Cina.

**Studio di Lu Xinzheng e Jjang Janjing,
Dipartimento di Ingegneria Civile
Università Tsinghua di Beijing (Cina) 2002
LuzingHeng WTC**

Due ingegneri cinesi hanno analizzato i collassi del WTC per prospettare una loro ricostruzione del comportamento delle strutture e dei collassi.

I due ingegneri, precedendo di anni le conclusioni del NIST, si sono avvalsi di

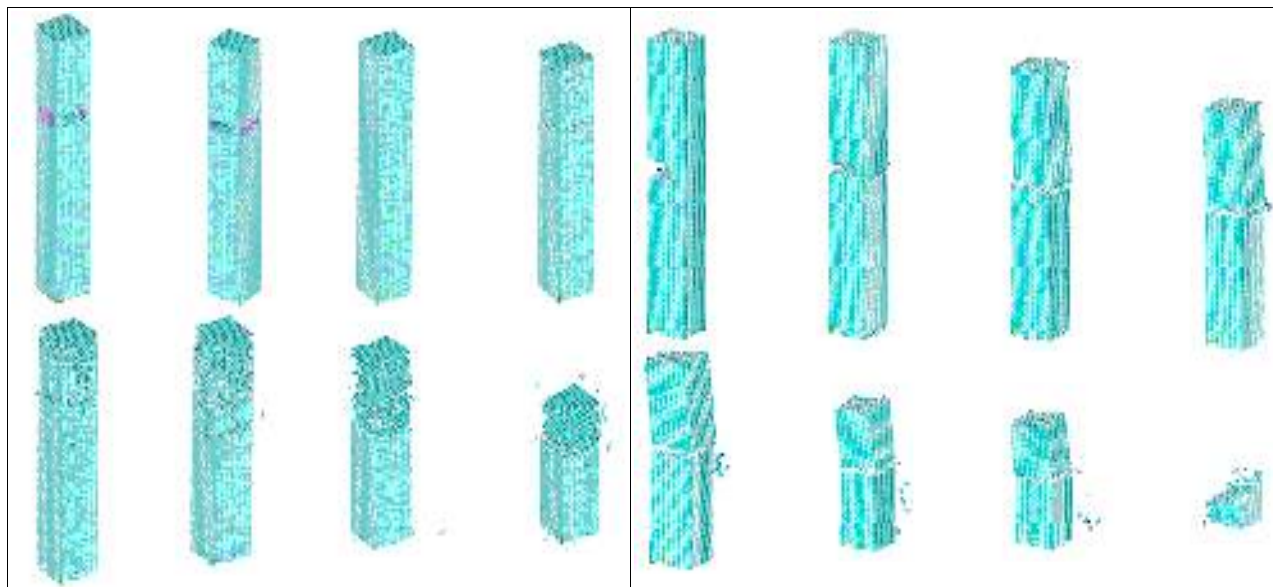
modelli matematici e di ricostruzioni al computer.

I risultati sono molto interessanti, perchè la ricostruzione grafica elaborata dal computer è estremamente chiara e coincide perfettamente non solo con le elaborazioni del NIST, ma anche con

particolari (come le testimonianze dei piloti degli elicotteri e l'analisi di alcune fotografie che mostrano in anticipo i segni dei collassi) che nel 2002 erano ancora sconosciuti.

I due ingegneri cinesi propendono per l'effetto del calore come causa determinante dei collassi.

Qui sotto mostriamo alcuni dei modelli grafici dei collassi ricostruiti al computer dai due ingegneri. A sinistra la North Tower (WTC-1), a destra la South Tower (WTC-2).



In effetti, una volta chiarito – e su questo punto tutti gli esperti sono d'accordo – che i danni provocati dagli impatti e l'indebolimento dell'acciaio provocato dal calore sono i due fattori che insieme hanno determinato i collassi, esiste una sottile divergenza di vedute tra chi sostiene che gli impatti siano stati più determinanti, e chi sostiene che lo sia stato il fuoco.

E' una divergenza più apparente, che reale.

Il NIST ha chiaramente indicato come i danni degli impatti siano stati devastanti, ma è un dato di fatto che la struttura aveva retto, e non sarebbe collassata se non fosse intervenuto l'ulteriore fattore degli incendi incontrollati.

Sostenere che i danni strutturali causati dagli impatti, da soli, non sarebbero stati sufficienti a determinare il collasso, e che pertanto la causa determinante è stato il fuoco; o sostenere che i danni strutturali (e in particolare il danneggiamento del rivestimento isolante anti-incendio delle colonne del “core”) siano stati determinanti nell'esporre le strutture agli effetti del calore degli incendi, sono alla fine due facce della stessa medaglia, entrambe vere.

Nemmeno gli ingegneri cinesi, a quanto pare, hanno visto tracce di demolizione controllata.

Vediamo allora come la pensano in Australia.

Tim Wilkinson
Dipartimento di Ingegneria Civile
dell'Università di Sidney (Australia)
WTC Engineering Aspects
WTC Study

Tim Wilkinson è un ingegnere civile, autore di numerosi studi e ricerche in materie ingegneristiche con particolare riguardo alle strutture in acciaio.

L'esperto analizza i collassi del WTC-1 e WTC-2 e conclude che la causa è la combinazione degli effetti dei danni strutturali

e del calore degli incendi.

Il lavoro di Wilkinson è aggiornato al 2006, e l'ingegnere risponde anche alle osservazioni sulle teorie delle demolizioni controllate (escludendole categoricamente) e sui tempi di caduta degli edifici (spiegandoli).

Torniamo in USA.

McGraw Hill Construction
Studio ingegneristico
Weidlinger Associates Inc. - 2002
[Commento](#)

La McGraw Hill è società leader nel settore dell'ingegneria e delle costruzioni, e gestisce il prestigioso portale informativo del settore Engineering News Record (ENR.com).

Nel riquadro è inserito il link alla pagine del suo sito, in cui commenta lo studio della Weidlinger sul collasso delle Twin Towers, presentandone alcune conclusioni.

Estremamente interessanti la ricostruzione computerizzata della sequenza degli impatti e del percorso di rottami all'interno dei piani colpiti, nonché i modelli matematici degli impatti e dei collassi.

Lo studio della Weidlinger è stato commissionato dal gruppo di Larry Silverstein nell'ambito della sua battaglia legale contro le società assicuratrici del WTC, e si tratta quindi di una perizia di parte, per cui ci limiteremo a dire che lo studio individua la causa principale del collasso nel cedimento delle colonne del "core", il cui rivestimento anti-incendio era stato gravemente danneggiato dagli impatti.

La cosa importante che intendiamo sottolineare è invece il commento della McGraw Hill, uno dei massimi colossi nel settore delle costruzioni, ed in particolare il fatto anche la McGraw Hill non avanza il minimo dubbio sulle cause dei collassi: anche qui non c'è posto per nessuna teoria alternativa, ed in particolare per le demolizioni controllate!

E come non citare gli studi del prestigioso MIT, Massachusetts Institute of Technology, il "gotha" della ricerca tecnologica mondiale, e del suo Dipartimento "Civil And Environmental Engineering"?

Due ricercatori hanno commentato "a caldo" i collassi delle Twin Towers, focalizzando subito tre fattori principali: i danni causati dall'impatto, quelli causati dall'esplosione del carburante, e quelli causati dagli incendi, e hanno subito indicato questi ultimi come il fattore decisivo.

Numerosi altri ricercatori del MIT hanno poi approfondito quei primi commenti in uno studio molto più esaustivo ("The Towers Lost and Beyond") di oltre 150 pagine, che riunisce vari approfondimenti.

MIT

CEE Department

[WTC Collapse \(2001\)](#)

[The Towers Lost and Beyond \(2002\)](#)

I Civil Engineer

WTC Special Coverage

Ma probabilmente il posto migliore per trovare migliaia di studi, fatti da ingegneri, ricercatori ed esperti di strutture di tutto il mondo, è il portale “I Civil Engineer” che dedica una intera sezione al WTC, alle cause dei collassi, alle problematiche ingegneristiche connesse e agli studi in corso. La sezione è suddivisa in numerose sotto-sezioni, tra le quali spiccano quelle “Cause of Twin Towers Collapse” e “Research Reports”, ma non mancano gallerie fotografiche, rassegne degli articoli di stampa, e anche una

sotto-sezione dedicata al Pentagono.

Tra le migliaia di articoli e studi contenuti nel sito, ne riportiamo uno di Architecture Week, scritto da un ingegnere strutturale, Patrick McNierney, che nelle ore successive alla tragedia, e per un'intera settimana, è stato tra le macerie di Ground Zero per prestare la sua opera di soccorso.

L'ingegnere non fa il minimo riferimento alla presenza di “pozze di acciaio di fuso”, un altro mito spesso citato dai “cospirazionisti” (senza peraltro averne mai indicato una fonte diretta) per sostenere che la presenza di acciaio fuso dimostrerebbe l'uso di esplosivi da demolizione (un corollario, peraltro, che non ha alcun fondamento in dati tecnici o scientifici, visto che non sta scritto da nessuna parte che gli esplosivi da demolizione debbano fondere l'acciaio...).

Architecture Week Patrick J. McNierney Ingegnere Strutturale

“Early Days at the Disaster” 2001

IX Conferenza Araba di Ingegneria Strutturale

Abu Dhabi, EAU – 2003

WTC Collapse

Congresso USA

Prof. A. Astanah

Audizione del 2002

Lasciamo nuovamente gli esperti e gli ingegneri americani, per saltare direttamente in Medio Oriente.

“Nona Conferenza Araba di Ingegneria Strutturale”, Abu Dhabi (Emirati Arabi Uniti), novembre 2003.

Il Professor Abolhassan Astanah (che non è un professore di filosofia o di religione... ma un docente di ingegneria civile e uno dei massimi esperti al mondo di strutture in acciaio, vincitore dell' “Higgins Award”, anno 1998, Istituto

Americano di Costruzioni in Acciaio) presenta agli ingegneri strutturali arabi il frutto delle sue ricerche sui collassi del WTC.



Fig. 1. A. Astanah inspecting an internal column of WTC which has been hit with a round object

Astanah non si è limitato a modelli matematici e ricostruzioni al computer, ma ha visionato e analizzato di persona le rovine del WTC ed i campioni di acciaio

(foto a sinistra).

Il suo lavoro e le sue ricerche sono state considerate così importanti e minuziose, che Astanah è stato ascoltato dalla Commissione Scientifica del Congresso degli Stati Uniti nel marzo del 2002.

Spostiamoci ora nella vecchia Inghilterra, per parlare delle ricerche dell'Università di Edimburgo. Un gruppo di ricercatori della facoltà di Ingegneria ed Elettronica, inglesi e non, ha ritenuto di approfondire un aspetto molto importante, sulla base di alcune considerazioni che sono estremamente interessanti.

Il gruppo ha difatti osservato che in genere, quando si progetta un grattacielo o una qualsiasi altra struttura, gli ingegneri non tengono in conto il problema dello stress strutturale causato dal calore generato dagli incendi.

Essi progettano le strutture tenendo a mente gli sforzi e i carichi che dovranno sopportare, ivi compresi le scosse sismiche e i venti. Gli incendi non sono considerati un ulteriore fattore di carico, e l'unico semplice accorgimento adottato dagli ingegneri è quello di prevedere l'applicazione di materiali isolanti per proteggere dal fuoco le strutture portanti, per un periodo di tempo determinato. I ricercatori di Edimburgo hanno quindi studiato in che modo i fattori di carico e di stress determinati dal calore, dovrebbero invece far parte dell'attività progettuale, allo scopo di realizzare, in futuro, strutture più sicure e resistenti.

Abbiamo incluso nel riquadro il link alla prefazione di questo lavoro di ricerca, per dimostrare quanto sia stata vasta e articolata la risposta della comunità ingegneristica mondiale ai collassi del WTC, e come siano stati focalizzati i più disparati aspetti strutturali connessi.

Potremmo continuare ancora all'infinito, nel presentare gli studi e le ricerche degli esperti.

Ma riteniamo che quanto sin qui esposto sia più che sufficiente a dimostrare che la comunità ingegneristica mondiale non ha alcun tipo di dubbio sulle ragioni dei collassi del WTC.

Non c'è un solo esperto in ingegneria strutturale nel mondo, che abbia avvallato le fantasiose teorie sulle demolizioni controllate.

Al contrario, decine e decina di migliaia di ricercatori, ingegneri strutturali, docenti di ingegneria strutturale, esperti di anti-incendio, in tutto il mondo, hanno fornito spiegazioni dettagliate per ricostruire i collassi.

Questi esperti hanno potuto osservare e studiare tutto il materiale disponibile, hanno visto le foto ed i filmati, ascoltato le testimonianze, e in molti casi hanno avuto accesso alle macerie di “Ground Zero” e ai campioni di acciaio conservati.

Non esiste una sola ragione per cui si dovrebbe dare credito, invece, alle teorie di chi, senza alcuna competenza specifica in queste materie, e peraltro senza aver mai poggiato un dito su un pezzo di acciaio del WTC, ma basandosi esclusivamente sulle immagini e sui filmati trasmessi dalle televisioni, pretende di voler insegnare al resto del mondo cosa è successo al WTC, inventandosi missili e esplosivi da demolizione.

Di solito, se uno ha un problema al cuore va dal cardiologo, non dal gommista.

Non si vede perchè, per conoscere le ragioni dei collassi, non si debbano ascoltare gli ingegneri strutturali ma i professori di filosofie e di religione!

LE DOMANDE

Chi sono i cospirazionisti e cosa c'è dietro?

Le teorie della cospirazione sull'11 settembre nascono nel 2002 da un libro, “9/11: la grande menzogna” scritto dal giornalista francese Thierry Meyssan, attivista politico e grande estimatore di Fidel Castro, responsabile del network giornalistico Voltaire e membro di spicco dell'organizzazione “Axis for peace”. Il suo libro è stato tradotto in ben 27 lingue.

Da allora, sono stati scritti circa 3000 testi, nel mondo, che riprendono o criticano le teorie sulla cospirazione.

E' chiaro che non basterebbero 30.000 pagine per analizzare una a una tutte le teorie, spesso in contraddizione l'una con l'altra, che sostengono le tesi della cospirazione e del complotto.

Peraltro, queste teorie citano fatti e circostanze quasi sempre fasulli, o estrapolati dal loro contesto originario, oppure intercalati con circostanze più o meno vere per rendere estremamente difficoltoso il lavoro di riscontro alla gente comune e al giornalista poco attento e preparato.

Infatti una regola da tenere sempre bene a mente è che il bersaglio di questi personaggi non sono mai le persone preparate sull'argomento, ma la gente comune che di questi fatti conosce quel poco che ha visto in TV o letto sui giornali nei giorni successivi agli avvenimenti.

Gente che difficilmente si curerà di riscontrare i dati citati dai cospirazionisti (il lavoro di riscontro è lungo e laborioso: un cospirazionista ci mette dieci secondi a raccontare una balla, e possono occorrere ricerche approfondite per smentirla) ma che potenzialmente sarà incuriosita dal titolo di un film o di un libro, e spenderà qualche decina di euro per “scoprire la verità sull'11 settembre”, magari sotto l'ombrellone.

Interessante la dichiarazione di Thierry Meyssan a un giornalista di Al-Arabiya (13 aprile 2005, Alarabiya.net) :

Al-Arabiya : “Infine permettetemi un’ultima domanda. Riguarda il beneficio materiale e morale che avete guadagnato grazie alla vendita del vostro libro. Qualcuno parla di una enorme fortuna che vi avrebbe rapportato la vendita del vostro libro, che sarebbe il solo motivo che vi spinge ad affrontare questi argomenti molto sensibili. Come rispondete a queste citazioni?”

Thierry Meyssan: “Il successo mondiale dei miei libri ha portato molti soldi. Però’ bisogna avere un ordine di grandezza: un libro in scala internazionale rapporta meno di un disco in scala nazionale. Questo denaro non l’ho utilizzato per me, ma per finanziare con altre persone e sviluppare l’associazione che io presidio, il Réseau Voltaire. Ho riunito intorno a me dei militanti e degli intellettuali. Ho creato diverse strutture, in Europa, nel mondo arabo e in America latina, che ricevono direttamente o indirettamente i miei diritti d’autore. Queste strutture editano dei siti d’informazione e d’analisi in diverse lingue.”

I libri e i film si vendono, e i cospirazionisti fanno soldi, spesso a spese di un popolino di “fedeli” che è disposto a credere a qualunque cosa, tanto più è fantasiosa e stravagante.

Ovviamente, immancabilmente questi soldi servirebbero per “finanziare” e “sviluppare”, non sia mai detto che finiscano nelle tasche di autori ed editori...

Certo però che alcuni termini di Meyssan sono inquietanti: riunire intorno a sé “militanti”, creare “strutture in Europa, nel mondo arabo e in America latina” che ricevono “direttamente o indirettamente” i “diritti d'autore”, ha una strana assonanza con altro genere di organizzazioni...

Meyssan è uno dei tanti esponenti della propaganda anti-americana, e quella dell'11 settembre non è l'unica sua teoria cospirazionista. Ad esempio, Meyssan sostiene che il massacro della scuola di Beslan, in Russia, opera dei ribelli ceceni, sia stato in realtà opera della CIA ([Voltaire](#)).

Questa della CIA è una fobia dei cospirazionisti: qualunque cosa accada nel mondo è opera della CIA. Se vi accorgete troppo tardi che il rotolo di carta igienica è finito, è colpa della CIA.

Secondo i cospirazionisti, anche la storia del XX secolo è tutta da cambiare.

L'attacco giapponese a Pearl Harbour fu opera del governo americano.

L'Olocausto è un'invenzione ebraica.

Il Presidente Kennedy fu ucciso dai servizi segreti americani.

Le missioni Apollo sulla Luna sono una finzione cinematografica.

Talvolta le loro teorie sfociano nel delirio più completo: le scie lasciate dagli aerei nel cielo, sarebbero “scie chimiche” che contengono sostanze per alterare l'atmosfera (o per influenzare le nostre decisioni); l'Universo, i pianeti e le stelle, non esistono ma sono illusioni ottiche, e noi tutti viviamo all'interno di una Terra che è cava.

Basta fare una ricerca su Google o su Yahoo per trovare una nutrita raccolta di queste teorie.

Ai “cospirazionisti” (talvolta chiamati anche “complottisti”) si oppongono i “debunkers”, gente armata di tanta pazienza e buona volontà (occorrerebbe prendere in seria considerazione l'ipotesi di proporli per la beatificazione) che dedicano buona parte del proprio tempo a smontare pezzo per pezzo le teorie cospirazioniste, con lavori di ricerca spesso imponenti.

Ma torniamo al filo del nostro discorso.

I libri di Meyssan, hanno determinato anche una vera e propria invasione di siti Internet di “cospirazionisti” (tanto che ormai è quasi impossibile riuscire a fare una ricerca in Internet sull'11 settembre, senza imbattersi in migliaia di siti spazzatura), al punto che lo stesso Dipartimento di Stato americano è dovuto intervenire ufficialmente per smentire l'autore francese ([DOS](#)).

Particolarmente contenti delle teorie di Meyssan sono gli arabi: non capita tutti i giorni che il nemico contro cui fai attentati esplosivi e al quale stermini donne e bambini, sia così gentile da proclamare a gran voce la tua innocenza!



A sinistra, Meyssan (ovviamente quello in giacca e cravatta) espone le sue teorie in una conferenza sponsorizzata dalla lega araba .

Uno dei siti di debunking delle teorie di Meyssan, per chi voglia approfondire il discorso, è [Snopes.com](#) .

Nel 2004 arriva il primo film “cospirazionista” (o quanto meno, il primo ad avere una significativa diffusione): “In Plane Site”, pubblicizzato come “Il video che cambierà l'11 settembre”.

Il video ha cambiato ben poco, a essere onesti, ed è stato subito fatto a pezzi dai critici e dai

debunkers.

Gli ha fatto seguito un secondo film, “Loose Change” che di fatto non è altro che “In Plane Site” con alcune integrazioni e un ritmo più incalzante.

Ai film si sono accompagnate pubblicazioni e conferenze di altri personaggi che hanno inteso cavalcare il filone, molti dei quali citati nella sezione “Perché le Twin Towers sono crollate” di Crono911.

In Internet è piuttosto facile trovare sia i film che le altre pubblicazioni (a dire il vero è diventato difficile non trovarle...) , e per scoprire tutte le falsità contenute negli uni e negli altri, consigliamo di dare un'occhiata a questi siti:

Popular Mechanics, una delle più prestigiose riviste scientifiche americane, ha dedicato uno “speciale” al “debunking” delle teorie “cospirazioniste”, avvalendosi della collaborazione di numerosi esperti. Si può leggere e scaricare sul sito della rivista ([Popular Mechanics Marzo 2005](#)). Lo “speciale” è stato poi convertito in un vero e proprio libro ([Debunking 9/11 Myths](#)).

Un lavoro “monumentale” di debunking, davvero degno della beatificazione, è quello svolto da Mark Roberts nel suo sito [LooseChangeGuide](#) .

Infine, un altro sito dedicato al debunking è quello di [911Myths](#) .

Dopo aver letto su questi siti la mole di false informazioni e di vere e proprie bugie messe in campo dai cospirazionisti, è difficile che ne vogliate più sentir parlare.

Ma fin qui abbiamo parlato di francesi e di americani.

E in Italia?

Certamente gli italiani non potevano mancare all'appuntamento, considerata la nutrita comunità di anti-americani e anti-ebrei che popolano questa Nazione, e così è stato, sia pure un po' in ritardo.

Dopo un certo rilancio delle teorie cospirazioniste su alcuni siti ben noti per le loro posizioni estremistiche e anti-americane, il punto di raccolta dei sostenitori di tali teorie è diventato il sito web Luogocomune ed il relativo forum, il cui amministratore è casualmente un regista e fotografo residente in quel di Los Angeles, negli Stati Uniti, per cui il passo a proporre il film-inchiesta di turno, intitolato “Inganno Globale” , è stato abbastanza breve.

Il filmato, disponibile a pagamento per la versione ad alta risoluzione e distribuito gratuitamente in quella a bassa risoluzione, non sembra aver avuto un parto troppo facile e la sua uscita ufficiale è stata più volte rimandata, con spezzoni preliminari rilasciati a intervalli irregolari.

E' probabile che la versione definitiva veda la luce nel mese di settembre del 2006: la ricorrenza quinquennale dell'11 settembre è un'occasione ghiotta, che polarizzerà l'attenzione dei mass-media. Non a caso iniziative analoghe sono state preannunciate da altri “sostenitori” della causa cospirazionista, compreso qualche giornalista.

Non mancano i siti di debunking italiani (o in lingua italiana) che hanno prontamente raccolto la sfida. Tra questi segnaliamo, per la competenza e la completezza, il sito del giornalista [Paolo Attivissimo](#) e quello di [Aribandus](#) , con i quali l'autore di Crono911 ha da tempo un utilissimo scambio informativo.

E' giunto il momento di fare una rapida e generale disamina delle principali tesi cospirazioniste. Ne esamineremo solo una parte, e solo nei loro caratteri generali. Non è intendimento di Crono911 quello di fare il debunking sistematico di tutte le idiozie circolanti, e riteniamo di aver già fornito, nelle varie sezioni del documento, materiale informativo e relative fonti più che sufficienti per approfondire ogni questione.

Solitamente i cospirazionisti partono dalla premessa che gli Stati Uniti non sono nuovi all'idea di creare un “casus belli” per raggiungere determinati obiettivi di politica interna ed estera, e citano a riprova l'attacco giapponese a Pearl Harbour nel 1941, che sarebbe stato conosciuto in anticipo, provocato e favorito dagli americani, e l'operazione “Northwood” del 1962, un piano messo a punto da alcuni militari per simulare azioni offensive cubane e giustificare un'invasione dell'isola.

Le teorie cospirazioniste su Pearl Harbour sono molto vecchie, e sono state regolarmente smentite. Peraltro, trattandosi di un episodio avvenuto più di 60 anni addietro, rispolverarlo avrebbe in ogni caso pochissimo senso.

Lo stesso ragionamento potrebbe farsi per l'Operazione Northwood: parliamo di oltre 40 anni fa. In più, parliamo di un piano (che prevedeva la simulazione di incidenti militari causati dai cubani, ivi compreso l'abbattimento di un aereo civile radiocomandato e senza veri passeggeri a bordo) che non contemplava l'uccisione di cittadini americani innocenti, di un piano proposto da alcuni militari che probabilmente avevano preso un po' troppo sul serio la richiesta di studiare le opzioni per giustificare un'invasione di Cuba, di un piano che fu prontamente rigettato dal Governo, e – cosa più importante di tutte – di un piano (all'epoca TOP SECRET), che è stato declassificato e reso pubblico dalle stesse autorità americane.

Quest'ultimo punto è fondamentale: al contrario di quanto avviene in tanti altri paesi, in USA qualsiasi carta, persino la più segreta e imbarazzante come il piano Northwood, è accuratamente conservata e archiviata, e dopo un certo numero di anni viene resa disponibile al pubblico.

La storia del piano Northwood quindi, dovrebbe far riflettere su come certe “cospirazioni” non superino il vaglio dei politici e di come prima o poi vengano rese note.

Secondo i cospirazionisti, il “casus belli” dell'11 settembre doveva giustificare l'invasione dell'Afghanistan, terra che, sempre secondo i cospirazionisti, è di grande importanza strategica per gli americani (e non si vede perchè, visto che il paese non dispone di riserve petrolifere, è povero, e il progetto di gasdotto che dovrebbe attraversarlo non è destinato a rifornire gli USA ma i paesi dell'Asia centro-meridionale), doveva giustificare le restrizioni di privacy per i cittadini americani (ossia il Patriot Act, una legge che – come abbiamo visto in altra parte di Crono 911 – ha solo carattere temporaneo) e doveva giustificare l'invasione dell'Iraq, che invece, come ben sappiamo, è avvenuta per tutt'altra giustificazione: il possesso di armi di distruzione di massa, che poi non sono state trovate con grande imbarazzo dell'Amministrazione Bush.

E ancora una volta, queste teorie cospirazioniste contengono in sé stesse la ragione della loro insostenibilità.

Come si fa a pensare che si possa ordire e mettere in atto un complotto mastodontico come quello che sarebbe avvenuto l'11 settembre, se poi gli americani non sono stati nemmeno in grado di simulare il ritrovamento di armi di distruzione di massa in Iraq, con migliaia di chilometri quadrati di deserto in cui avrebbero potuto fare qualsiasi cosa lontano da qualsiasi occhio indiscreto?

E veniamo alla mattina dell'11 settembre.

Secondo i cospirazionisti, i dirottatori arabi non avevano le capacità per pilotare i Boeing, per cui gli aerei dovevano essere in qualche modo radiocomandati.

Abbiamo invece visto, e con dovizia di fonti e particolari, che i quattro piloti-dirottatori erano tutti

in possesso di licenze di volo e si erano addestrati a lungo anche sui simulatori.

Non dovevano essere piloti provetti, non avevano necessità di saper atterrare o decollare, non dovevano conoscere a menadito procedure di volo e manuali tecnici.

Tutto quello che dovevano fare era impostare correttamente il pilota automatico, staccare il transponder, prendere i comandi nel tratto finale e pilotare l'aereo contro i bersagli assegnati.

Secondo i cospirazionisti, le Twin Towers e il WTC-7 erano minati con esplosivi, e pertanto sono stati demoliti intenzionalmente dopo gli impatti, per massimizzare i danni e la reazione popolare.

A riprova di ciò sostengono che gli incendi non potevano fondere l'acciaio e che gli edifici sono venuti giù troppo in fretta.

Nella apposita sezione sui collassi abbiamo visto che nessuno ha mai parlato di acciaio fuso e abbiamo visto che migliaia di studi ingegneristici in tutto il mondo hanno esaminato e ricostruito le ragioni dei collassi.

I cospirazionisti sostengono che il Pentagono non è stato colpito da un aereo, ma da un missile.

A riprova di ciò affermano che non sono stati rinvenuti pezzi dell'aereo, che non ci sono chiare riprese televisive dell'aereo in avvicinamento e che lo squarcio nella facciata del Pentagono è troppo piccolo per farci passare un Boeing 757.

In realtà sono stati rinvenuti centinaia di pezzi dell'aereo, e ci sono anche molte foto che li mostrano. L'assenza di chiare riprese televisive non deve certo stupire: le uniche riprese chiare dell'11 settembre sono quelle dell'impatto al WTC-2, perchè le telecamere di mezzo mondo erano puntate in quella direzione per riprendere il WTC-1 che bruciava.

Se non ci fosse stata una casuale ripresa di una TV privata (e peraltro anche quella di pessima qualità) non avremmo nemmeno un filmato dell'impatto al WTC-1 (e certamente i cospirazionisti direbbero che è stato un missile).

Due telecamere di sicurezza del Pentagono hanno ripreso l'arrivo dell'aereo e l'impatto.

Sono riprese di pessima qualità, ma si tratta di telecamere destinate al controllo degli accessi perimetrali, non certo di telecamere ad alta velocità e alta qualità che si usano in Formula Uno o nelle manifestazioni aeree!

Né si vede la ragione per cui una telecamera di sicurezza debba essere puntata verso il cielo, anziché verso l'edificio da controllare!

Non è poi per nulla vero che lo squarcio al Pentagono sia piccolo.

Innanzitutto non siamo noi (né i "cospirazionisti") ad avere le competenze tecniche per poter dire quanto debba essere grande lo squarcio provocato da un Boeing 757 che si schianta a oltre 800 km/h contro la facciata di un edificio militare, peraltro recentemente rinforzata contro gli attentati esplosivi.

Come si fa a sentenziare una cosa del genere, se non si conoscono esattamente le caratteristiche costruttive dell'edificio, i materiali impiegati, ecc...?

Queste sono valutazioni che solo un ingegnere strutturale può fare.

E sono state fatte.

L'ASCE (che riunisce gli ingegneri civili americani) e il SEI (istituto degli ingegneri strutturali) nel 2003 hanno pubblicato un dettagliato rapporto sull'impatto al Pentagono, sui danni, e sul conseguente collasso di parte della struttura.

Il rapporto è intitolato "[The Pentagon Building Performance Report](#)" ed è pubblico.

Nel rapporto leggiamo innanzitutto che la parte di facciata devastata dall'impatto è lunga 120 piedi (37 metri), mentre la larghezza totale (ali comprese) di un Boeing 757 è di 125 piedi (38 metri). I due valori sono quindi compatibili, e va pure considerato che l'aereo è arrivato con un angolo di 45 gradi circa rispetto alla facciata, per cui l'intera dinamica dell'impatto è diversa da un urto frontale.

Dal sito della Boeing possiamo verificare come la larghezza delle fusoliera del [757](#) sia di appena 3,7 metri .

La sezione più “dura” (che comprende la fusoliera, i due motori ed i carrelli) è larga meno di 20 metri, che in 37 metri ci stanno e ci avanzano parecchio.

Nell'immagine a destra, tratta dal citato rapporto, vediamo una ricostruzione in scala dei danni e della sagoma del 757 con l'inclinazione con cui ha impattato.

L'intera sezione colpita è collassata pochi minuti dopo l'impatto.

Ma c'è di più.

L'immagine qui sotto, che non proviene dal rapporto ma da un gruppo di ricerca indipendente (911Research)

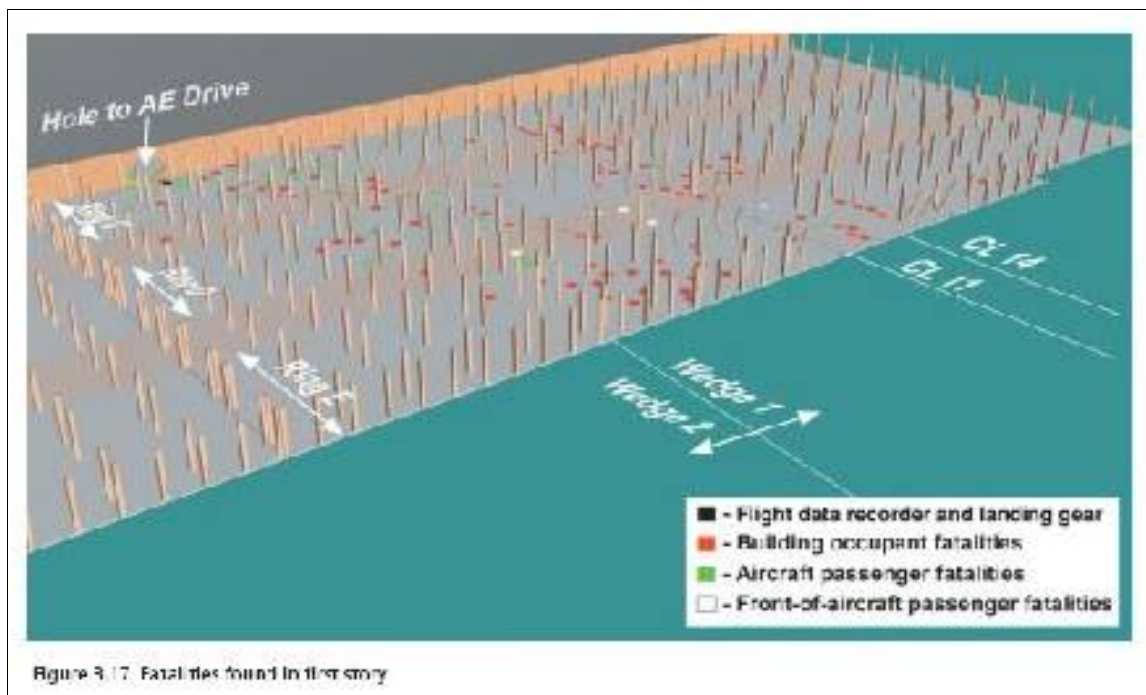
mostra in scala la sagoma del B-757, la sua traiettoria, i pali della luce divelti dall'aereo (in giallo), il camion generatore colpito dall'aereo un attimo prima dell'impatto (in verde) e le colonne portanti distrutte all'interno del Pentagono. I pallini arancioni (Exit Holes) tra l'anello C e il B corrispondono ai punti in cui rottami e fiamme sono fuoriusciti nel corridoio aperto denominato AE Drive.



Si noti come tutto (e in particolare la distanza tra i pali della luce) è perfettamente compatibile con la larghezza del B-757 (38 metri). Al contrario, non esistono missili così grandi!

Quanto ai rottami, come abbiamo detto ce ne sono a migliaia.

Nell'immagine qui sotto, contenuta nel citato rapporto ASCE / SEI, sono evidenziati i punti, all'interno del Pentagono, in cui sono stati rinvenuti i corpi dei passeggeri (in verde e in bianco) identificati con l'esame del DNA, il registratore dei dati di volo dell'aereo o “scatola nera” e uno dei carrelli di atterraggio (entrambi in nero e in prossimità del grosso “foro di uscita” sul corridoio AE).



Già questo dovrebbe bastare a chiudere il discorso.

Ma ci sono anche innumerevoli foto dei numerosi rottami sparsi sia sul prato antistante il Pentagono, che nell'edificio.

Ne mostriamo alcuni esempi:



Da sinistra a destra, in alto: camera di combustione del motore, sezione del compressore del motore, cerchione del carrello. Nella fila in basso: carrello, parte di turbina del motore, frammenti sul prato tra i quali in primo piano uno con i colori della fusoliera dell'American Airlines.

Nessun dubbio che i rottami provengano dal Boeing 757 dell'American Airlines, come attesta un dettagliato studio degli ingegneri aerospaziali ed esperti di [Aerospaceweb](http://Aerospaceweb.org), da cui abbiamo estrapolato questa immagine, a destra, che dimostra la corrispondenza di alcuni pezzi con le parti della turbina RB211 che costituisce il propulsore del Boeing 757 del volo AA77:



Non mancano nemmeno le foto dei rottami del volo UA93, che si è infilato in un campo della Pennsylvania.

Ne mostriamo qualcuna qui sotto.

Le due scatole nere (che in realtà sono rosse) del volo UA93, un motore, una parte di fusoliera. Il volo UA93 si è in buona parte infilato letteralmente nel terreno.



Ovviamente i cospirazionisti non si fermano qui: le teorie, come abbiamo detto, sono migliaia, spesso in contrasto l'una con l'altra (c'è chi sostiene che i danni al Pentagono siano troppo grandi per essere causati da un aereo, per cui è stato un missile; e c'è chi sostiene che i danni al Pentagono siano troppo ridotti per essere stati causati da un aereo, per cui è stato un missile)!

Per gli ulteriori approfondimenti, per chi è interessato a questo tipo di argomento, rimandiamo ai siti di Attivissimo e di Aribandus, che abbiamo segnalato più sopra e che troverete anche tra i link menzionati, nei Ringraziamenti alla fine di Crono911.

Concluderemo questa Sezione con alcune considerazioni.

Le teorie dei cospirazionisti sull'11 settembre sono le più disparate: aerei radiocomandati, missili, esplosivi, persino UFO e piccole testate nucleari, il tutto infarcito con migliaia di così tante “prove” che se soltanto l' 1 % di esse fossero vere, ci sarebbe da chiedersi quanto idioti possano essere la CIA e l'FBI per lasciare così tanti indizi !

Mille ipotesi, quelle dei cospirazionisti. Una sola verità, quella dei fatti. Perché di fantasie se ne possono fare all'infinito, ma la verità è una sola.

Peraltro, le leggi della natura e della fisica, che tante volte ci spiazzano con effetti sorprendenti e apparentemente impossibili (chi crederebbe mai all'esistenza delle trombe d'aria o dei fulmini, se non li avesse visti con i propri occhi o almeno in fotografia o in televisione?), l'11 settembre 2001 ci hanno fornito la più grande evidenza di quanto è successo.

Pensate ai tre edifici colpiti direttamente dagli aerei: le Twin Towers e il Pentagono.
Tre edifici colpiti, tre strutture collassate.

Pensate a tutti gli edifici del complesso WTC: sette edifici, tutti e sette collassati o distrutti.

Pensate alla sorte dei quattro aerei: tutti e quattro scagliati intenzionalmente contro un bersaglio, alla massima velocità (il volo UA93 non ha raggiunto il bersaglio programmato ma in ogni caso è stato intenzionalmente puntato verso il terreno): tutti e quattro letteralmente inghiottiti nel loro bersaglio.

Non ha alcun senso cercare analogie tra i quattro impatti dell'11 settembre e gli incidenti aerei. In questi ultimi, il pilota cerca di evitare l'impatto, cerca di ridurre le velocità, cerca di ridurre i danni al contatto con il terreno, e quasi sempre gli incidenti capitano nelle fasi più delicate del decollo e dell'atterraggio, quando le velocità in gioco sono basse.

L' 11 settembre del 2001 quattro piloti hanno intenzionalmente scagliato i loro aerei, carichi di carburante, alla massima velocità possibile.

Non ci sono precedenti in questo.

E' l'11 settembre stesso, nella sua sequenza di avvenimenti, che ha creato i precedenti.

E tutti e quattro gli impatti hanno determinato identici effetti.

Edifici collassati, aerei inghiottiti e in buona parte disintegrati.

Così, non ha senso chiedersi dove siano finite le ali del 757 che si è schiantato contro il Pentagono: nemmeno delle ali dei due Boeing che si sono schiantati contro le Twin Towers c'è traccia.

E nemmeno delle ali del Boeing che si è infilato nel terreno c'è traccia.

Osservate le “ferite” lasciate dai quattro impatti.

Sotto. North Tower (a sinistra) e South Tower (a destra):



Sotto. Pentagono (a sinistra, ricostruzione grafica, la breccia nelle foto disponibili è nascosta dal fuoco e dal fumo, dai getti di acqua e schiuma dei vigili del fuoco, e infine coperta dal collasso della sezione colpita). Shanksville (a destra).



Quattro lacerazioni, quattro brecce del tutto analoghe, che hanno inghiottito quattro aerei e le persone che vi erano a bordo.

Di fronte a questa disarmante evidenza, come si fa a dire: “Lì è stato un aereo radiocomandato, là è stato un missile, e qua è stata una bomba?”.

LE DOMANDE

Quale futuro?

Per cercare di capire quali scenari possiamo aspettarci nel prossimo futuro, dobbiamo sapere qual'è lo scenario in cui ci troviamo oggi.

L'11 settembre 2001 è stato un evento che è andato ben al di là delle previsioni di Osama Bin Laden e di Al-Qaida, ed ha innescato meccanismi che nemmeno i terroristi potevano immaginare.

La distruzione del cuore di Manhattan e la morte di tremila persone innocenti hanno infranto ogni limite immaginabile nella guerra del terrorismo.

In un certo senso, potremmo richiamarci al concetto di deterrenza nucleare, che per cinquant'anni, pur non impedendo una serie di conflitti sanguinosi, ha preservato il mondo da una catastrofica terza guerra mondiale.

Il concetto di deterrenza si basava sul presupposto che nessuno avrebbe mai utilizzato per primo un'arma nucleare, innescando una guerra atomica senza né vinti, né vincitori.

Gli attacchi dell'11 settembre sono stati esattamente come un'arma nucleare: analoghi i danni provocati, analoga la conseguenza: una cieca ritorsione.

L'unica differenza tra questa guerra e una guerra nucleare è quella che gli Stati Uniti ritengono di poterla vincere.

Gli analisti americani hanno individuato due fattori fondamentali che hanno reso possibili gli attacchi dell'11 settembre: le disponibilità finanziarie di Al-Qaida e il favore di cui godeva presso una serie di Stati (Afghanistan, Sudan, Pakistan, paesi mediorientali).

Non a caso un'intera monografia è stata dedicata, nel corso dei lavori della Commissione indipendente di inchiesta, ai movimenti finanziari dei terroristi.

Ci vogliono pochi dollari per confezionare una bomba e fare una strage o far saltare in aria un aereo.

Ma portare a segno un attacco coordinato e devastante, in una dimensione internazionale, richiede molto denaro. Denaro che va raccolto, depositato, movimentato e speso. Questo richiede la compiacenza o l'appoggio diretto di entità statali: ossia di Paesi sovrani.

Questa è la ragione per cui gli Stati Uniti hanno deciso di adottare il modello della guerra preventiva: eliminare non solo i terroristi, ovunque si trovino e con qualunque mezzo, ma anche quei governi e quei regimi che finanziano e appoggiano il terrorismo o che potenzialmente sono inclini a farlo.

L'invasione dell'Iraq risponde essenzialmente a queste esigenze, qualunque sia stata la motivazione ufficiale (armi di distruzione di massa).

Pensare che gli Stati Uniti siano in Iraq per questioni di petrolio significa liquidare semplicisticamente una realtà che è ben diversa.

Il costo della sola presenza militare americana in Iraq è pari a sei miliardi di dollari al mese (l'equivalente del prodotto nazionale lordo della Nigeria) e il costo complessivo della guerra (considerando non solo le spese militari vive, ma anche tutti i costi connessi) è ormai valutato tra i

1.000 ed i 2.000 miliardi di dollari ([MSNBC](#)).

Le riserve di petrolio irakene ammontano a circa 112 miliardi di barili di petrolio (l'Arabia Saudita ne ha 260).

Attualmente i ricavi delle vendite del petrolio irakeno ammontano a circa 1,5 miliardi di dollari, che sono incamerati totalmente dal governo irakeno. Una parte è versata al Kuwait in conto risarcimenti danni e buona parte è reinvestita nella ricostruzione, quel po' che resta serve a coprire le spese dello Stato ([CRS](#)).

In futuro, se la produzione di petrolio dovesse risalire a livelli ottimali, l'Iraq potrebbe arrivare a incamerare 64 miliardi di dollari all'anno (ai valori del 2005) ([CRS](#)).

Persino se gli Stati Uniti dovessero letteralmente rapinare tutti i proventi irakeni derivati dalla vendita del petrolio, ci vorrebbero interi decenni prima di poter soltanto ripagare i costi della guerra. E in tutto questo, si pensi che gli USA importano dall'Iraq soltanto il 5 % del proprio fabbisogno di petrolio: il 18 % proviene dal Canada, il 15 % dal Messico, il 12 % dall'Arabia Saudita, un altro 12 % dalla Nigeria e il 10 % dal Venezuela ([Gibson Consulting](#))

Non è una guerra per il petrolio (con questo non vogliamo dire che le riserve di petrolio irakene non siano un elemento geo-strategico tenuto in debita considerazione dagli analisti americani, ma non è la causa della guerra).

Lo ha capito persino Fidel Castro, che in un suo discorso nel 2001 ha detto chiaro e tondo:

“Nessun paese farebbe l'errore madornale di accorrere semplicemente dove c'è il petrolio, e di certo non gli Stati Uniti, che hanno accesso a qualsiasi risorsa di gas e petrolio nel mondo, compreso tutto il gas e petrolio che possono desiderare dalla Russia. Per gli USA sarebbe sufficiente investire, comprare e pagare, per avere ciò che desiderano” ([Emperor](#)).

La strategia americana è quella di combattere i regimi che guardano con simpatia ai movimenti terroristici e sostituirli con governi in grado di garantire un fattivo appoggio al contrasto del terrorismo e di creare una cornice di valori civili fondamentali all'interno della quale assicurare un concreto e capillare sviluppo economico e sociale.

La strategia del terrorismo è quella di minare in ogni modo questo tentativo, rendendolo così costoso in termini di vite umane da costringere ad abbandonarlo.

Che piaccia o meno, questo è quello che ci riserva il futuro: una lotta senza quartiere, tra un terrorismo che cercherà di colpire ovunque, massimizzando le perdite umane inflitte (e tutti i recenti attentati e tentativi di attentati terroristici lo dimostrano) e una parte del mondo che si riconosce nella strategia americana (in toto o con qualche “distinguo”, poco importa) e la appoggia fattivamente.

La vera sfida non è vincere questa guerra, ma vincerla evitando che essa si trasformi in un conflitto di civiltà.

APPENDICI

APPENDICE

Le telefonate dai voli dirottati

Un altro mito molto caro ai “cospirazionisti”, è quello che le telefonate da bordo dei velivoli dirottati l'11 settembre siano tutte dei “fake”, ossia fasulle.

Non c'è da stupirsi se nell'intricato delirio delle teorie cospirazioniste, c'è anche questa. Infatti le telefonate da bordo degli aerei costituiscono una prova schiacciante che i fatti dell'11 settembre sono stati esattamente quelli descritti da tutte le fonti (ufficiali e di informazione) e percepiti dalla gente (sia in qualità di testimoni diretti che in qualità di spettatori) e pertanto diventa un passaggio fondamentale, per mettere in discussione la verità, demolire le telefonate.

E dunque i cospirazionisti sostengono che le telefonate con i cellulari sono impossibili da aerei in volo ad alta quota e alta velocità, e pertanto le telefonate dell'11 settembre non sono avvenute in volo oppure addirittura sono voci sintetizzate al computer.

Come al solito, i cospirazionisti si concentrano su un punto che teoricamente è vero o abbastanza vero (difficoltà delle telefonate da telefoni cellulari in volo) per portare il ragionamento alla loro conclusione, ignorando però un dato fondamentale: la stragrande maggioranza (se non tutte) le telefonate partite dagli aerei in volo dirottati, non furono effettuate da telefoni cellulari, bensì dai telefoni di bordo degli aerei.

E c'è una differenza sostanziale in questo.

Infatti la American Airlines utilizzava telefoni di bordo (Airphone) della AT&T, mentre la United Airlines utilizzava telefoni di bordo (Airphone) della GTE Airfone (dal 2000 acquistata dalla Verizon). Entrambi i sistemi erano concepiti per permettere telefonate a qualsiasi quota e velocità (i dati della Verizon parlano di quote fino a oltre 35.000 piedi).

I passeggeri possono utilizzare questi telefoni addebitando il costo della chiamata sulla propria carta di credito.

Il sistema utilizzato da questi Airphone non è quello dei telefoni cellulari, ma è costituito da una specifica rete di stazioni radio, distribuite su tutto il territorio USA, dedicato a gestire queste telefonate. Ove non sia disponibile una stazione radio, il collegamento avviene via satellite.



A sinistra vediamo la mappatura delle stazioni radio della Verizon Airfone, la quale dichiara:

“La rete di stazioni terrestri consente di effettuare chiamate verso qualunque punto del mondo, mentre si è in volo sugli USA, sulle regioni meridionali del Canada, sul Messico e fino a 200 miglia di distanza dalle coste statunitensi. Poiché il sistema digitale delle stazioni terrestri monitorizza i voli e passa le chiamate da una stazione a quella

contigua senza interruzione, potete beneficiare di una connessione chiara, non importa per quanto

tempo parliate al telefono”.

(Fonti: CNET News del 06 febbraio 2002; Verizon Airfone; AJC Atlanta Journal Constitution del 07 maggio 2006)

E' evidente che molto spesso giornalisti e parenti delle vittime, quando hanno parlato delle telefonate, hanno usato il termine generico di “cell phone”, ossia telefonate cellulari, e questa è una cosa normalissima. Un giornalista o un parente stanno riferendo del contenuto della telefonata, non stanno certo a precisare se la telefonata è partita da un telefono cellulare o da un Airphone.



Ma se esaminiamo con attenzione i documenti sull'11 settembre, scopriamo che quasi tutte le chiamate sono state effettuate da Airphone.

A sinistra: un Airphone della Verizon Airfone, installato alle spalle dei sedili dei passeggeri.

Ad esempio, le due telefonate del volo AA11, quelle delle assistenti di volo Betty Ong e Amy Sweeney, sono avvenute attraverso Airphone AT&T (fonti: Rapporto finale 9/11; Trascrizioni riportate sul New York Observer del 16.2.2004).

Tutte le telefonate dal volo UA175 (fatte da Robert Fangman, Peter Hanson e Brian Sweeney), sono state effettuate da telefoni Airphone GTE/Verizon (Staff Report del 26.08.2004 note 164, 166 e 176)

Le telefonate di Barbara Olson e di Renee May, le uniche dal volo AA77, sono partite dagli Airphone AT&T (FBI Report “American Airlines Airphone Usage” datato 20 settembre 2001 e riportato alla nota n. 57 relativa al Capitolo Primo del Rapporto finale 9/11).

Sul volo UA93, dal quale sono partite ben 37 telefonate effettuate da 13 tra passeggeri e assistenti di volo, 35 di esse sono partite da telefoni Airphone della Verizon Airfone (Fonte: [SacBee](#))

Quindi quasi tutte le telefonate fatte dai voli dirottati, quelle telefonate che ci consentono di sapere cosa è successo a bordo degli aerei, sono state fatte utilizzando degli Airphone.

Sono solo due, quindi, le telefonate (entrambe dal volo UA93) che risultano partite da normali telefoni cellulari. Una di queste è stata fatta dal passeggero Edward Felt.

Jerry Schwarz, giornalista di Associated Press, l'11 settembre del 2001 scrive: *“Un addetto alle segnalazioni di emergenza in Westmoreland County, Pennsylvania, ha ricevuto una chiamata da un telefono cellulare alle ore 09.58 da un uomo che ha detto di essere un passeggero chiuso nella toilette del volo United 93”* (Fonti: [Pecos Net News](#) ; [Pittsburgh Tribune](#))

Questa telefonata è davvero partita da un cellulare e non da un Airphone: infatti l'interlocutore dice di chiamare dalla toilette dell'aereo e la sua telefonata non risulta registrata dalla Verizon.

Vediamo però che la telefonata è delle 09.58, il volo UA93 già dalle 09.41 inizia a perdere quota (vedi cronologia) e alle ore 10.00 la sua quota è di appena 7.500 piedi (poco più di 2000 metri. Fonte: [Guardian](#)).

L'unica altra telefonata cellulare è quella di Cee Cee Lyles, assistente di volo, che ha chiamato il marito, il quale ha poi dichiarato di aver visto apparire il numero di cellulare della moglie (Fonte: [CNN Live](#)).

Anche questa chiamata è avvenuta intorno alle 09.55, quando sta per iniziare l'assalto dei

passaggeri, e l'aereo è a bassa quota, tanto che il fiume Mississippi è ben visibile (vedi riferimento in Cronologia alle ore 09.50) (*Fonte: [Post Gazette](#)*).

Va comunque sottolineato che gli esperti di telefonia cellulare non sono categorici nell'escludere la possibilità che un telefono cellulare riesca a funzionare anche a quote elevate: alcuni di essi ritengono che un telefono cellulare con tecnologia analogica possa funzionare fino a 16.000 metri di quota, mentre i telefoni cellulari con tecnologia digitale possono arrivare fino a 9.500 metri di quota.

In definitiva, quindi, da un lato è ampiamente documentato che le telefonate effettuate dai quattro voli dirottati l'11 settembre sono partite quasi tutte dai telefoni di bordo (in gergo “Airphone”), dall'altro è documentato che nei due soli casi accertati in cui sono state fatte da telefoni cellulari, il velivolo era a quote abbastanza basse da renderle possibili, e dall'altro ancora i telefoni cellulari possono funzionare anche a quote relativamente alte.

APPENDICE

**Registrazione della conversazione tra Betty Ong, attendente di volo sull'American Airlines 11,
e personale della compagnia aerea a terra.
La conversazione è riportata integralmente in lingua inglese.**

Fonte: [American Radio Works](#)

Il sito consente anche l'ascolto integrale della telefonata.

BETTY ONG: [I'm] Number 3 in the back. The cockpit's not answering. Somebody's stabbed in business class and - I think there's mace - that we can't breathe. I don't know, I think we're getting hijacked.

MALE VOICE: Which flight are you on?

BETTY ONG: Flight 12.

OPERATOR: And what seat are you in? Ma'am, are you there?

BETTY ONG: Yes.

MALE VOICE: What seat are you in?

FEMALE VOICE: Ma'am, what seat are you in?

BETTY ONG: We're - just left Boston, we're up in the air.

FEMALE VOICE: I know, what -

BETTY ONG: We're supposed to go to LA and the cockpit's not answering their phone.

FEMALE VOICE: Okay, but what seat are you sitting in? What's the number of your seat?

BETTY ONG: Okay, I'm in my jump seat right now.

FEMALE VOICE: Okay.

BETTY ONG: At 3R.

FEMALE VOICE: Okay.

MALE VOICE: Okay, you're the flight attendant? I'm sorry, did you say you're the flight attendant?

BETTY ONG: Hello?

FEMALE VOICE: Yes, hello.

MALE VOICE: What is your name?

BETTY ONG: Hi, you're going to have to speak up, I can't hear you.

MALE VOICE: Sure. What is your name?

BETTY ONG: Okay, my name is Betty Ong. I'm number 3 on Flight 11.

MALE VOICE: Okay.

BETTY ONG: And the cockpit is not answering their phone, and there's somebody stabbed in business class, and there's - we can't breathe in business class. Somebody's got mace or something.

MALE VOICE: Can you describe the person that you said - someone is what in business class?

BETTY ONG: I'm sitting in the back. Somebody's coming back from business. If you can hold on for one second, they're coming back.

BETTY ONG: Okay. Our number 1 got stabbed. Our purser is stabbed. Nobody knows who stabbed who, and we can't even get up to business class right now 'cause nobody can breathe. Our number 1 is stabbed right now. And who else is?

MALE VOICE: Okay, and do we -

BETTY ONG: and our number 5 - our first class passengers are - galley flight attendant and our purser has been stabbed. And we can't get into the cockpit, the door won't open. Hello?

MALE VOICE: Yeah, I'm taking it down. All the information. We're also, you know, of course, recording this. At this point -

NYDIA Gonzalez: This is Operations. What flight number are we talking about?

MALE VOICE: Flight 12.

FEMALE VOICE: Flight 12? Okay. I'm getting -

BETTY ONG: No. We're on Flight 11 right now. This is Flight 11.

MALE VOICE: It's Flight 11, I'm sorry Nydia.

BETTY ONG: Boston to Los Angeles.

MALE VOICE: Yes.

BETTY ONG: Our number 1 has been stabbed and our 5 has been stabbed. Can anybody get up to the cockpit? Can anybody get up to the cockpit? Okay. We can't even get into the cockpit. We don't know who's up there.

MALE VOICE: Well, if they were shrewd they would keep the door closed and -

BETTY ONG: I'm sorry?

MALE VOICE: Would they not maintain a sterile cockpit?

BETTY ONG: I think the guys are up there. They might have gone there - jammed the way up there, or something. Nobody can call the cockpit. We can't even get inside. Is anybody still there?

MALE VOICE: Yes, we're still here.

FEMALE VOICE: Okay.

BETTY ONG: I'm staying on the line as well.

MALE VOICE: Okay.

NYDIA GONZALEZ: Hi, who is calling reservations? Is this one of the flight attendants, or who? Who are you, hon?

MALE VOICE: She gave her name as Betty Ong.

BETTY ONG: Yeah, I'm number 3. I'm number 3 on this flight, and we're the first -

NYDIA GONZALEZ: You're number 3 on this flight?

BETTY ONG: Yes and I have -

NYDIA GONZALEZ: And this is Flight 11? From where to where?

BETTY ONG: Flight 11.

NYDIA GONZALEZ: Have you guys called anyone else?

BETTY ONG: No. Somebody's calling medical and we can't get a doc -

With that, the portion of the tape played at the commission hearing ended. Then, the commission heard a recording of a second phone call, the call Nydia Gonzalez placed to American Airlines' emergency line. Gonzalez was still on the phone with Betty Ong as well. She relayed what Ong was telling her to the emergency operator.

MALE VOICE: American Airlines emergency line, please state your emergency.

NYDIA GONZALEZ: Hey, this is Nydia at American Airlines calling. I am monitoring a call in which Flight 11 - the flight attendant is advising our reps that the pilot, everyone's been stabbed.

MALE VOICE: Flight 11?

NYDIA GONZALEZ: Yep. They can't get into the cockpit is what I'm hearing.

MALE VOICE: Okay. Who is this I'm talking to?

NYDIA GONZALEZ: Excuse me. This is Nydia, American Airlines at the Raleigh Reservation Center. I'm the operations specialist on duty.

MALE VOICE: And I'm sorry, what was your name again?

NYDIA GONZALEZ: Nydia.

MALE VOICE: Nydia. And what's your last name?

NYDIA GONZALEZ: Gonzalez -- G-o-n-z-a-l-e-z.

MALE VOICE: (Inaudible) -- Raleigh Reservations. Okay, now when you -

NYDIA GONZALEZ: I've got the flight attendant on the line with one of our agents.

MALE VOICE: Okay. And she's calling how?

NYDIA GONZALEZ: Through reservations. I can go in on the line and ask the flight attendant questions.

MALE VOICE: Okay. I'm assuming they've declared an emergency. Let me get ATC on here. Stand by.

NYDIA GONZALEZ: Have you guys gotten any contact with anybody? Okay, I'm still on with security, okay, Betty? You're doing a great job, just stay calm. Okay? We are, absolutely.

MALE VOICE: Okay, we're contacting the flight crew now and we're, we're also contacting ATC.

NYDIA GONZALEZ: Okay. It seems like the passengers in coach might not be aware of what's going right now.

MALE VOICE: These two passengers were from first class?

NYDIA GONZALEZ: Okay, hold on. Hey Betty, do you know any information as far as the gents - the men that are in the cockpit with the pilots, were they from first class? They were sitting in 2A and B.

MALE VOICE: Okay.

NYDIA GONZALEZ: They are in the cockpit with the pilots.

MALE VOICE: Who's helping them, is there a doctor on board?

NYDIA GONZALEZ: Is there a doctor on board, Betty, that's assisting you guys? You don't have any doctors on board. Okay. So you've gotten all the first class passengers out of first class?

MALE VOICE: Have they taken anyone out of first class?

NYDIA GONZALEZ: Yeah, she's just saying that they have. They're in coach. What's going on, honey? Okay, the aircraft is erratic again. Flying very erratically. She did say that all the first class passengers have been moved back to coach, so the first class cabin is empty. What's going on your end?

MALE VOICE: We contacted Air Traffic Control, they are going to handle this as a confirmed hijacking, so they're moving all the traffic out of this aircraft's way.

NYDIA GONZALEZ: Okay.

MALE VOICE: He turned his transponder off, so we don't have a definitive altitude for him. We're just going by - they seem to think that they have him on a primary radar. They seem to think that he is descending.

NYDIA GONZALEZ: Okay.

MALE VOICE: Okay, Nydia?

NYDIA GONZALEZ: Yes dear, I'm here.

MALE VOICE: Okay, I have a dispatcher currently taking the current fuel on board.

NYDIA GONZALEZ: Uh, huh.

MALE VOICE: And we're going to run some profiles.

NYDIA GONZALEZ: Okay.

MALE VOICE: To see exactly what his endurance is.

NYDIA GONZALEZ: Okay.

MALE VOICE: Did she -

NYDIA GONZALEZ: She doesn't have any idea who the other passenger might be in first. Apparently they might have spread something so it's -- they're having a hard time breathing or getting in that area.

What's going on, Betty? Betty, talk to me. Betty, are you there? Betty? (Inaudible.)

Okay, so we'll like - we'll stay open. We - I think we might have lost her.

Betty Ong's plane struck Tower I of the World Trade Center at 8:46 on September 11.

APPENDICE

Trascrizione della registrazione del Voice Recorder del volo UA93, resa pubblica dall'Associated Press nell'aprile del 2006.

Il Voice Recorder installato su questo tipo di velivolo registra gli ultimi 30 minuti di conversazione. Resiste a impatti fino a 3400 G per 6,5 millisecondi, a temperature di 1100 gradi C per 30 minuti, all'immersione fino a 20.000 piedi di profondità.

Fonte: Associated Press 12 aprile 2006. Link: [AP-Fox News](#)

Gli orari indicati sono EDT (corrispondente all'ora di New York).

Il testo tra parentesi è originariamente in arabo, tradotto in inglese.

"Unintelligible" significa che la parola o frase non è comprensibile.

In corsivo le trasmissioni del controllo aereo di Cleveland.

09:31:57 — Ladies and gentlemen: Here the captain, please sit down keep remaining seating. We have a bomb on board. So sit.

09:32:09 — *Er, uh ... Calling Cleveland center ... You're unreadable. Say again slowly.*

09:32:10 — Don't move. Shut up.

09:32:13 — Come on, come.

09:32:16 — Shut up.

09:32:17 — Don't move.

09:32:18 — Stop.

09:32:34 — Sit, sit, sit down.

09:32:39 — Sit down.

09:32:41 — Unintelligible ... (the brother.)

09:32:54 — Stop.

09:33:09 — No more. Sit down.

09:33:10 — (That's it, that's it, that's it), down, down.

09:33:14 — Shut up.

09:33:20 — Unintelligible

09:33:20 — We just, we didn't get it clear ... Is that United 93 calling?

09:33:30 — (Jassim.)

09:33:34 — (In the name of Allah, the most merciful, the most compassionate.)

09:33:41 — Unintelligible.

09:33:43 — Finish, no more. No more.

09:33:49 — No. No, no, no, no.

09:33:53 — No, no, no, no.

09:34:00 — Go ahead, lie down. Lie down. Down, down, down.

09:34:06 — (There is someone ... Huh?)

09:34:12 — Down, down, down. Sit down. Come on, sit down. No, no, no, no, no. No.

09:34:16 — Down, down, down.

09:34:21 — Down.

09:34:25 — No more.

09:34:26 — No more. Down.

09:34:27 — Please, please, please ...

09:34:28 — Down.

09:34:29 — Please, please, don't hurt me ...

09:34:30 — Down. No more.

09:34:31 — Oh God.

09:34:32 — Down, down, down.

09:34:33 — Sit down.

09:34:34 — Shut up.

09:34:42 — No more.

09:34:46 — (This?)

09:34:47 — Yes.

09:34:47 — Unintelligible.

09:34:57 — (One moment, one moment.)

09:34:59 — Unintelligible.

09:35:03 — No more.

09:35:06 — Down, down, down, down.

09:35:09 — No, no, no, no, no, no...

09:35:10 — Unintelligible.

09:35:15 — Sit down, sit down, sit down.

09:35:17 — Down.

09:35:18 — (What's this?)

09:35:19 — Sit down. Sit down. You know, sit down.

09:35:24 — No, no, no.

09:35:30 — Down, down, down, down.

09:35:32 — Are you talking to me?

09:35:33 — No, no, no. Unintelligible.

09:35:35 — Down in the airport.

09:35:39 — Down, down.

09:35:40 — I don't want to die.

09:35:41 — No, no. Down, down.

09:35:42 — I don't want to die. I don't want to die.

09:35:44 — No, no. Down, down, down, down, down, down.

09:35:47 — No, no, please.

09:35:57 — No.

09:37:06 — (That's it. Go back.)

09:37:06 — (That's it.) Sit down.

09:37:36 — (Everything is fine. I finished.)

09:38:36 — (Yes.)

09:39:11 — Ah. Here's the captain. I would like to tell you all to remain seated. We have a bomb aboard, and we are going back to the airport, and we have our demands. So, please remain quiet.

09:39:21 — *OK. That's 93 calling?*

09:39:24 — (One moment.)

09:39:34 — *United 93. I understand you have a bomb on board. Go ahead.*

09:39:42 — *And center exec jet nine fifty-six. That was the transmission.*

09:39:47 — *OK. Ah. Who called Cleveland?*

09:39:52 — *Executive jet nine fifty-six, did you understand that transmission?*

09:39:56 — *Affirmative. He said that there was a bomb on board.*

09:39:58 — *That was all you got out of it also?*

09:40:01 — *Affirmative.*

09:40:03 — *Roger.*

09:40:03 — *United 93. Go ahead.*

09:40:14 — *United 93. Go ahead.*

09:40:17 — Ahhh.

09:40:52 — (This green knob?)

09:40:54 — (Yes, that's the one.)

09:41:05 — *United 93, do you hear the Cleveland center?*

09:41:14 — (One moment. One moment.)

09:41:15 — Unintelligible.

09:41:56 — Oh man.

09:44:18 — (This does not work now.)

09:45:13 — Turn it off.

09:45:16 — (... Seven thousand ...)

09:45:19 — (How about we let them in? We let the guys in now.)

09:45:23 — (OK.)

09:45:24 — (Should we let the guys in?)

09:45:25 — (Inform them, and tell him to talk to the pilot. Bring the pilot back.)

09:45:57 — (In the name of Allah. In the name of Allah. I bear witness that there is no other God, but Allah.)

09:47:31 — Unintelligible.

09:47:40 — (Allah knows.)

09:48:15 — Unintelligible.

09:48:38 — Set course.

09:49:37 — Unintelligible.

09:51:27 — Unintelligible.

09:51:35 — Unintelligible.

09:52:02 — Unintelligible.

09:52:31 — Unintelligible.

09:53:20 — (The best thing: The guys will go in, lift up the) ... Unintelligible ... (and they put the axe into it. So, everyone will be scared.)

09:53:27 — (Yes.)

09:53:28 — (The axe.)

09:53:28 — Unintelligible.

09:53:29 — (No, not the.)

09:53:35 — (Let him look through the window. Let him look through the window.)

09:53:52 — Unintelligible.

09:54:09 — (Open.)

09:54:11 — Unintelligible.

09:55:06 — You are ... One ...

09:56:15 — Unintelligible.

09:57:55 — (Is there something?)

09:57:57 — (A fight?)

09:57:59 — (Yeah?)

09:58:33 — Unintelligible. (Let's go guys. Allah is greatest. Allah is greatest. Oh guys. Allah is greatest.)

09:58:41 — Ugh.

09:58:43 — Ugh.

09:58:44 — (Oh Allah. Oh Allah. Oh the most gracious.)

09:58:47 — Ugh. Ugh.

09:58:52 — Stay back.

09:58:55 — In the cockpit.

09:58:57 — In the cockpit.

09:58:57 — (They want to get in here. Hold, hold from the inside. Hold from the inside. Hold).

09:59:04 — Hold the door.

09:59:09 — Stop him.

09:59:11 — Sit down.

09:59:13 — Sit down.

09:59:15 — Sit down.

09:59:16 — Unintelligible.

09:59:17 — (What?)

09:59:18 — (There are some guys. All those guys.)

09:59:20 — Lets get them.

09:59:25 — Sit down.

09:59:29 — (What?)

09:59:30 — (What.)

09:59:31 — (What?)

09:59:36 — Unintelligible.

09:59:37 — (What?)

09:59:39 — Unintelligible.

09:59:41 — Unintelligible.

09:59:42 — (Trust in Allah, and in him.)

09:59:45 — Sit down.

09:59:47 — Unintelligible.

09:59:53 — Ahh.

09:59:55 — Unintelligible.

09:59:58 — Ahh.

10:00:06 — (There is nothing.)

10:00:07 — (Is that it? Shall we finish it off?)

10:00:08 — (No. Not yet.)

10:00:09 — (When they all come, we finish it off.)

10:00:11 — (There is nothing.)

10:00:13 — Unintelligible.

10:00:14 — Ahh.

10:00:15 — I'm injured.

10:00:16 — Unintelligible.

10:00:21 — Ahh.

10:00:22 — (Oh Allah. Oh Allah. Oh gracious.)

10:00:25 — In the cockpit. If we don't, we'll die.

10:00:29 — (Up, down. Up, down, in the) cockpit.

10:00:33 — (The) cockpit.

10:00:37 — (Up, down. Saeed, up, down.)

10:00:42 — Roll it.

10:00:55 — Unintelligible.

10:00:59 — (Allah is the greatest. Allah is the greatest.)

10:01:01 — Unintelligible.

10:01:08 — (Is that it? I mean, shall we pull it down?)

10:01:09 — (Yes, put it in it, and pull it down.)

10:01:10 — Unintelligible.

10:01:11 — (Saeed.)

10:01:12 — ... engine ...

10:01:13 — Unintelligible.

10:01:16 — (Cut off the oxygen.)

10:01:18 — (Cut off the oxygen. Cut off the oxygen. Cut off the oxygen.)

10:01:34 — Unintelligible.

10:01:37 — Unintelligible.

10:01:41 — (Up, down. Up, down.)

10:01:41 — (What?)

10:01:42 — (Up, down.)

10:01:42 — Ahh.

10:01:53 — Ahh.

10:01:54 — Unintelligible.

10:01:55 — Ahh.

10:01:59 — Shut them off.

10:02:03 — Shut them off.

10:02:14 — Go.

10:02:14 — Go.
10:02:15 — Move.
10:02:16 — Move.
10:02:17 — Turn it up.
10:02:18 — (Down, down.)
10:02:23 — (Pull it down. Pull it down.)
10:02:25 — Down. Push, push, push, push, push.
10:02:33 — (Hey. Hey. Give it to me. Give it to me.)
10:02:35 — (Give it to me. Give it to me. Give it to me.)
10:02:37 — (Give it to me. Give it to me. Give it to me.)
10:02:40 — Unintelligible.
10:03:02 — (Allah is the greatest.)
10:03:03 — (Allah is the greatest.)
10:03:04 — (Allah is the greatest.)
10:03:06 — (Allah is the greatest.)
10:03:06 — (Allah is the greatest.)
10:03:07 — No.
10:03:09 — (Allah is the greatest. Allah is the greatest.)
10:03:09 — (Allah is the greatest. Allah is the greatest.)

La registrazione si interrompe bruscamente, è il momento dell'impatto.

Si richiama l'attenzione su alcuni particolari: alle ore 09.40.52 i dirottatori parlano di spegnere qualcosa. Questo momento corrisponde a quello in cui viene staccato il transponder del velivolo. Alle ore 10.00.25 si distingue perfettamente una delle frasi pronunciate dai passeggeri in rivolta: “Nel cockpit! Altrimenti moriremo!” (Il “cockpit” è la cabina di pilotaggio).

APPENDICE

L'ordine segreto di Cheney

Un mito caro a coloro che credono che l'11 settembre sia stato un “*inside job*” (un auto-attentato organizzato dallo stesso governo americano) è quello secondo cui il Vice Presidente Richard “Dick” Cheney, pur essendo aggiornato in continuazione sulla posizione del volo AA77, e pur potendo ordinare di abbatterlo, diede l'ordine opposto (ossia di non abbatterlo) all'addetto militare che costantemente gli riferiva la posizione dell'aereo e che ripetutamente gli chiedeva conferma di un ordine non meglio specificato.

Secondo questa teoria, che è comune a molti autori stranieri e italiani (tra questi ultimi il regista Mazzucco autore di un sedicente “film inchiesta” intitolato “Inganno Globale”) i servizi segreti avrebbero addirittura indotto i caccia della difesa aerea a non decollare o a inseguire bersagli inesistenti.

Fa da corollario a queste teorie anche quella che il volo UA93 non è mai esistito o è stato abbattuto dai caccia americani.

Per sostenere queste panzane, i suddetti autori (definiti “cospirazionisti”) non esitano a giocare con sapienti ritagli di testimonianze (in particolare quella di Norman Mineta, Ministro dei trasporti) e maliziosi accostamenti di orari e circostanze, talvolta sfruttando le imprecisioni delle stesse fonti giornalistiche.

Così essi prospettano questa ricostruzione: i caccia di Langley erano in posizione utile per abbattere il volo AA77; i caccia di Andrews erano stati mandati fuori rotta dai servizi segreti; il volo AA77 era seguito costantemente dai radar; nel bunker della Casa Bianca un addetto militare riferiva a Cheney la posizione aggiornata del volo AA77; lo stesso addetto militare chiedeva a Cheney conferma di un ordine precedentemente dato; il volo AA77 è giunto indisturbato sul Pentagono... e quindi l'ordine che ha dato Cheney non poteva essere che quello di non abbattere l'aereo.

In realtà, come abbiamo visto, le cose sono andate ben diversamente.

Infatti:

- 1) I caccia di Langley non erano in posizione utile per abbattere il volo AA77. Non sarebbero riusciti a raggiungerlo nemmeno volando alla massima velocità teorica;
- 2) Sono stati proprio i servizi segreti a spingere la base di Andrews, che era la più vicina a Washington ma non aveva caccia di allarme, a preparare e a mandare in volo i propri caccia, con il preciso incarico di abbattere ogni aereo dirottato in avvicinamento;
- 3) Cheney è sceso nel bunker della Casa Bianca, assieme a Mineta e agli altri collaboratori, soltanto alle 09.37, pochi secondi prima che il volo AA77 impattasse il Pentagono. Alle 10.02 viene informato di un aereo in avvicinamento ma non è il volo AA77 (già schiantatosi) ma il volo UA93 e soltanto alle 10.10 inizia ad essere aggiornato sulla posizione di questo aereo dall'addetto militare (peraltro abbiamo visto che in realtà il volo UA93 era già precipitato e le posizioni comunicate erano solo quelle stimate dalla FAA in base a una previsione della rotta).
- 4) Cheney poi è stato addirittura il primo tra i vertici del Governo a dare l'autorizzazione ad abbattere gli aerei dirottati, e l'ha data senza esitazioni, alla prima occasione in cui gliel'ha chiesta l'addetto militare. Il quale ha poi chiesto conferma di quell'ordine (ordine di abbattimento) e ne è riprova il fatto che Cheney a sua volta, dopo aver confermato l'ordine, ha chiesto l'avvallo di Bush e anche questa circostanza è stata annotata dai testimoni.

Si noti che anche diversi giornalisti hanno spesso confuso il volo UA93 con il volo AA77, riportando che Cheney veniva aggiornato, nel bunker della Casa Bianca, sulla posizione del volo AA77 finché questo non si è schiantato (ad esempio: [Washington Post](#)).

In realtà è impossibile che si trattasse del volo AA77 perchè si è schiantato proprio mentre Cheney entrava fisicamente nel bunker. E' evidentissimo, quindi, che l'aereo in avvicinamento a cui si riferiscono è il volo UA93.

Persino il Ministro dei Trasporti Mineta, confonde i due voli quando riferisce alla Commissione di Inchiesta sui fatti di quel giorno ([Testimonianza di Mineta](#) del 23 maggio 2003).

Vediamo cosa dice:

Mineta: *“Nel momento in cui giunsi alla Casa Bianca, questa veniva evacuata... (la Casa Bianca è stata evacuata alle 09.45, il volo AA77 ha colpito il Pentagono alle 09.37).*

... Il servizio segreto mi ha scortato giù al Centro Operativo di Emergenza PEOC... pochi minuti dopo l'AA77 si schiantava contro il Pentagono” (il che non è possibile, si era già schiantato, ma si noti che in ogni caso non parla di aggiornamenti della posizione)

Commissione: *“Vorrei solo focalizzare un momento preciso nel PEOC... Ritengo che Lei fosse lì con il Vice Presidente, e quando diede l'ordine, credo che fu il Presidente, che autorizzò l'abbattimento di aerei commerciali sospettati di essere pilotati da terroristi... Lei era lì quando fu dato quell'ordine?”*

Mineta: *“No, non c'ero. (Si noti che l'ordine è stato dato 10.10 circa! E Mineta ancora non era nel bunker!) Ne sono stato informato al momento in cui l'aereo si avvicinava al Pentagono. (Quindi ne è stato informato dopo le 10.10, ma il volo AA77 si era schiantato mezz'ora prima!) C'era un giovane che era entrato e aveva detto al Vice Presidente: <l'aereo è a 50 miglia. L'aereo è a 30 miglia>. E poi è venuto di nuovo: <l'aereo è a dieci miglia>. E il giovane ha chiesto al Vice Presidente: <gli ordini sono confermati?> E il Vice Presidente si ha girato la testa e ha detto: <Certo che sono confermati. Hai sentito qualcuno dire il contrario?> Io in quel momento non sapevo cosa significasse tutto ciò”.*

Commissione: *“Il volo a cui si riferisce è...”* (anche la Commissione capisce che Mineta fa confusione)

Mineta: *“Quello che è finito sul Pentagono”* (il che non è possibile)

Commissione: *“Il Pentagono, già...”* (non sembrano convinti...)

Mineta: *“... Più tardi ho sentito che i caccia erano decollati da Langley per venire su Washington, ma erano ancora a 10 minuti di distanza... e così, quando ho sentito dell'aereo che era caduto in Pennsylvania, allora ho pensato: Oh mio Dio, lo abbiamo abbattuto noi? E allora, insieme al Vice Presidente, abbiamo chiesto notizie al Pentagono”* (è chiaro che Mineta sta parlando del volo 93, perchè è su quello che c'era il dubbio se fosse stato abbattuto, visto che il volo 77 è finito diritto sul Pentagono).

Commissione: *“Vediamo se ho capito. L'aereo che era in rotta contro il Pentagono e si trovava a miglia di distanza, è quello per cui fu ordinato l'abbattimento?”* (evidentissimo che la

Commissione ha capito la confusione di Mineta)

Mineta: *“Questo non lo so precisamente, ma so che gli aerei erano decollati da Langley o da Norfolk, ma non so di specifico gli ordini...”*

Commissione: *“Ma era chiaro che vi era un ordine di abbattimento di aerei commerciali”*

Mineta: *“L'ho saputo dopo”*

Commissione: *“Ma sul volo 93, che tipo di informazione avevate Lei e il Vice Presidente?”* (i membri della Commissione insistono, sperando che Mineta si renda conto della confusione).

Mineta: *“L'unica che abbiamo avuto è stata quando è precipitato”*

Commissione: *“Capisco. E prima non ne sapevate nulla?”*

Mineta: *“No”*

Commissione: *“E quindi non c'era un ordine specifico di abbatterlo”*

Mineta: *“No, signore”*

Commissione: *“Ma c'erano aerei militari in posizione per abbattere aerei commerciali”*

Mineta. *“Sì, è corretto. Gli aerei erano decollati... credo da Otis a questo punto”* (Mineta è totalmente confuso: non sa dire nemmeno se i caccia fossero decollati da Langley, o da Norfolk, o da Otis !)

E' evidente che Mineta (che dal bunker stava tentando di convincere la FAA a ordinare il blocco di tutti i voli civili in USA, come si evince chiaramente dagli atti) ha avuto solo cognizione parziale di quanto stava accadendo, e peraltro va considerato pure che la sua testimonianza avviene a quasi due anni di distanza dai fatti.

Ma basta analizzare gli orari, per capire come sono andati quei fatti.

Quanto all'UA93, abbiamo visto che si è schiantato alle ore 10.03 a una distanza di 125 miglia dalla capitale, mentre gli unici due caccia armati in volo in quell'area erano gli F-16 arrivati sul cielo di Washington appena tre minuti prima (e non avevano ancora alcuna autorizzazione ad abbattere aerei civili).

E' fisicamente impossibile che i due caccia possano aver abbattuto il volo UA93 alle ore 10.03, se alle ore 10.00 si trovavano su Washington: per coprire la distanza di 125 miglia (oltre 200 km) avrebbero dovuto volare alla velocità di 4000 km/h che non solo è una velocità di gran lunga superiore a quella massima di un F-16 (2100 km/h) ma è una velocità superiore rispetto a quella di qualsiasi aereo da combattimento esistente o mai esistito nella storia.

Il misterioso ordine segreto di Cheney, quindi, ad un'attenta analisi dei fatti si rivela né misterioso né segreto, se non nella testa di chi cerca di manipolare le informazioni per ingenerare errate convinzioni. L'ordine di Cheney si riferiva all'autorizzazione ad abbattere l'aereo che si stava avvicinando a Washington, e quell'aereo era il volo UA93, non il volo AA77 che aveva già colpito il Pentagono.

Ed i caccia di Langley, difatti, erano già in posizione utile per tentare di abbattere il volo UA93 (e mai lo sono stati per abbattere il volo AA77) se questi fosse riuscito ad arrivare a Washington (ma non in posizione utile per abbatterlo lì dove poi è effettivamente precipitato).

Tante teorie. Tanti miti.

Una sola verità.

Nota: le fonti, ove non indicate, sono quelle riportate nelle corrispondenti voci della Cronologia.

APPENDICE

Le testimonianze

Ci sono tanti testimoni dell'11 settembre, gente che ha visto con i propri occhi gli impatti, i crolli, la morte e la disperazione.

Ce ne sono anche milioni che hanno visto in diretta televisiva l'impatto del secondo aereo sulla Torre Sud, il crollo delle Torri, la nuvola di fumo che avvolgeva tutto e tutti.

Molti credono, spesso anche a causa della disinformazione operata dai “cospirazionisti”, che ci siano pochi testimoni delle altre due tragedie che si consumarono quel giorno: l'impatto del Volo 77 contro il Pentagono, il disastro del volo 93.

Non è così. Ci sono centinaia di testimoni anche per quegli episodi.

Qui di seguito presenteremo una selezione di queste testimonianze: elencarle tutte è impossibile, sono troppe. Ma le più precise, le più significative, le inseriamo perchè utili per capire cosa è successo.

Le traduzioni sono dell'autore di Crono911.

Testimonianza di David Lim, poliziotto della Port Authority di New York, con 23 anni di servizio. Assegnato al servizio di vigilanza presso la Torre Sud, con il suo cane anti-esplosivi, un cane di nome Sirius.

Fonte: [American Radio Works](#)

Nel sito possono essere visionate e ascoltate sia la testimonianza di David Lim, qui tradotta, che quella di un altro testimone, Harry Waizer.

“Come tutti i giorni, l'11 settembre ero al lavoro con il mio partner, Sirius, un cane addestrato a rilevare esplosivi. Controllavamo gli autocarri in ingresso al WTC, un compito importante, visto quello che era accaduto nel 1993.

Avevo appena finito di controllare un bel po' di veicoli, ed ero rientrato nel mio ufficio per sbrigare alcune pratiche e fare colazione.

Alle 08.45, tutto cambiò.

Mi trovavo alla base del WTC2, quando sentii l'impatto del primo aereo che colpiva la Torre Nord.

Misi al sicuro il mio partner nella sua cuccia, e gli dissi che dovevo andare ad aiutare quella gente.

Era un cane specializzato nella ricerca di esplosivi, non un cane soccorritore, e immaginai che sarebbe stato al sicuro lì, mentre io andavo a prestare la mia assistenza.

Purtroppo, quella fu l'ultima volta che lo vidi.

Stavo aiutando la gente ad allontanarsi usando la Scala A man mano che uscivano fuori dall'edificio. I rottami stavano cadendo sulla piazza. Qualcuno urlò che c'era un corpo umano fuori sulla piazza. Mi avvicinai per controllare, e mi accinsi a darne comunicazione via radio.

Appena lo feci, un altro corpo umano cadde a circa 10 piedi dal primo.

A quel punto decisi di salire sull'edificio per aiutare la gente prima che iniziasse a buttarsi di sotto.

Salii, e dicevo alla gente di scendere giù, che stare giù era meglio. Ricordo che incontrai gente nelle stesse condizioni del sig. Waizer (un altro testimone), ustionati che chiedevano aiuto.

Quello che feci fu di mettere queste persone nelle mani di altre persone che erano in buone condizioni fisiche, affinché le portassero giù.

Pensai che la cosa migliore da fare era salire ancora più in alto e aiutare le persone a scendere lungo le scale.

E mentre iniziavo a guidare la gente verso il basso, sentii un'altra esplosione sul lato sinistro, e vidi dalle finestre una pioggia di fuoco che veniva giù facendo esplodere i vetri delle finestre al 44th piano.

Fortunatamente, io mi trovavo giusto in mezzo, non fui bruciato, ma fui scagliato a terra dallo spostamento d'aria.

L'edificio iniziò a tremare.

Mentre scendevamo, controllavo che i piani fossero stati abbandonati, prendendo la gente rimasta indietro, che stava aspettando. Molti di essi erano handicappati, anziani, accompagnavano disabili, ma a quel punto non si poteva più aspettare. Bisognava andare.

Arrivammo intorno al 35th piano, da quelle parti.

Non ricordo bene quand'è che sentii l'edificio tremare.

Pensai con certezza che l'edificio in cui mi trovavo stava collassando.

Tremò e si fermò.

In quell'istante sentii per radio qualcosa che non scorderò mai: "La Torre Due è crollata, tutte le unità devono evacuare la Torre Uno".

Mentre scendevamo, iniziammo a perdere energia nella Torre Uno. Le luci andavano e venivano.

Giunsi al quinto piano, e l' incontrai Josephine Harris. Josephine era un'impiegata della Porth Authority, aveva camminato giù per 72 piani, aveva un problema alla gamba e non riusciva ad andare oltre.

Presi Josephine per un braccio, il pompiere Tommy Falco la prese per l'altro braccio, dietro di noi c'era Billy Butler, e iniziammo a scendere.

Scendemmo ancora un piano, quando l'edificio cominciò a venire giù.

Capii che stava andando giù, perchè l'altro era già andato giù.

A quel punto sapevo che stava crollando.

Tutto ciò che pensai, fu di cercare di proteggere Josephine dalle macerie.

Così io e Tommy le facemmo scudo, e iniziò a crollare.

Potevi sentire il vento causato dallo schiacciamento dei piani che venivano compressi nell'edificio, e potevi sentirne il suono.

Era come quello di una locomotiva, o di una valanga.

Potevi sentire il suono dei piani che si schiacciavano come frittelle, uno sull'altro mentre collassavano.

Come sappiamo, collassarono dritti giù.

E mentre cadevano e cadevano, io pensai alla mia famiglia, a mia moglie, ai miei figli.

Scusatemi.

Sperai che essi avrebbero approvato ciò che avevo fatto.

Quando le macerie smisero di cadere, pensai che ero morto.

Ma sentii una voce.

Non potevamo vederci.

Era tutto buio.

Non potevamo respirare, cercammo di respirare attraverso le nostre magliette.

Ma eravamo interi. Eravamo vivi.

Vedemmo una luce sopra le scale del sesto piano e pensammo che al sesto piano c'era ancora energia elettrica e quindi era ancora integro, almeno in parte, e potevamo sostare lì.

Ma quando quella luce si fece strada, vedemmo che quella luce era il sole.

Ci trovavamo praticamente sopra quello che era rimasto del WTC.

Se disegnatte una cannuccia su una frittella... noi eravamo in quella cannuccia.

Per tutti gli ingegneri e gli altri che hanno cercato di capire questa cosa, non c'è alcuna spiegazione al fatto che io ora stia qui seduto a raccontarvi tutto ciò.

Fu solo un piccolo spezzone di scala, che andava dal sesto al primo piano, danneggiato, ma ancora in piedi, a mantenerci vivi, a proteggerci.

Testimonianza di Steve Anderson, impiegato della USA Today, in relazione all'attacco al Pentagono.

Fonte: Steve Anderson (sanderson@usatoday.com).

Fonte: [About](#)

“Dal mio ufficio, al 19mo piano dell'edificio della USA TODAY ad Arlington, ho la visuale sul Cimitero di Arlington, Cristal City, il Pentagono, l'Aeroporto e il fiume Potomac.

Martedì mattina, 11 settembre, era iniziato come un qualsiasi altro giorno.

L'aria era ferma, il cielo sereno. Ero giunto in ufficio alle 6.45 del mattino.

Avevo visto i voli US Air e Delta alzarsi dall'aeroporto Reagan.

Considerai che il tempo doveva essere bello fin sulla costa, se i voli partivano in perfetto orario.

Iniziai la mia attività mattutina, che consisteva nel leggere cinque giornali e controllare molti siti web, ed ero soddisfatto di essere riuscito a fare gran parte del lavoro prima ancora che la giornata lavorativa iniziasse.

Mi concentrai sulle email e controllai i notiziari per verificare cos'era successo nella nottata.

Alle 08.50 lessi un bollettino che informava che un aereo si era schiantato contro il WTC.

Accesi il TV e una decina di noi guardammo il fumo nero che si sviluppava dalla enorme struttura.

I primi rapporti dicevano che un piccolo aereo si era schiantato contro la Torre.

Noi tutti pensammo che doveva essere stato un pilota colpito da un attacco di cuore.

Mi rabbuii: guardando il notiziario vedemmo gente che saltava nel vuoto dalle finestre della Torre in fiamme.

Eravamo tutti in stato di shock, quando vedemmo un secondo aereo che si schiantava contro l'altra Torre.

In quel momento realizzammo cosa stava accadendo.

I terroristi avevano colpito duramente New York.

Tutti noi ci sentimmo vulnerabili, nelle nostre “Twin Towers” che dominavano Washington D.C..

Avevamo avuto molte minacce di bombe negli anni, ma non avevamo mai immaginato che potesse succedere una cosa simile.

Poco dopo aver visto la seconda tragedia, sentii il rumore di motori a reazione che passavano vicino al nostro edificio, il che, vista la vicinanza con l'aeroporto, è una cosa normale.

Pensai che l'aeroporto era chiuso. Ipotizzai che era un aereo in atterraggio.

Un momento dopo, mentre stavo con gli occhi rivolti alla mia scrivania, l'aeroplano catturò il mio sguardo.

Non realizzai la cosa immediatamente.

Pensai tra me e me che non potevo credere che un pilota stesse volando così basso.

In quell'attimo mi si abbattette addosso il pensiero di cosa stava per accadere.

Guardai con orrore l'aereo che volava all'altezza della cima degli alberi, leggermente inclinato sulla sinistra, spingeva l'ala verso il terreno e si schiantava nel muro Ovest del Pentagono esplodendo in una gigantesca palla di fuoco arancione. Poi fumo nero, poi fumo bianco.”

Testimonianza di Richard Benedetto, reporter di USA Today conducente di un'autovettura lungo la strada che passa parallela al Pentagono. Guidava verso nord, si stava recando al lavoro.

Fonte: Intervista Digipresse

(l'intervista, in Real Audio, non sembra più disponibile nel sito Digipresse.

In ogni caso essa è citata da [USA Today](#) , dal [Dipartimento di Stato USA](#) , da [AltNews](#) ed è integralmente riportata persino nel libro “Le Pentagate” del noto giornalista cospirazionista Thierry Meyssan !)

“Sentii il rumore di un aereo. Un rumore fortissimo. Il rumore veniva da dietro di me. Così guardai su, e vidi questo aereo che arrivava, puntando dritto giù verso il terreno. Era un aereo dell'American Airlines, ho potuto vederlo molto chiaramente. L'aereo venne giù e per una frazione di secondo fu fuori dal mio campo visivo perchè c'era un ponte e una collina. Non ho visto il momento dell'impatto. Non ho visto flap, sembrava un aereo che volasse normalmente ma puntato dritto giù, decisamente giù. Era dritto, non saltellava. Andava proprio dritto. L'unica cosa che vedemmo a terra fu un pezzo di... la parte posteriore di un palo della luce”

Testimonianza di Sean Boger. Responsabile del controllo aereo del Pentagono. Si trovava nella torre di controllo (che gestisce il piccolo eliporto del Pentagono).

Fonte: [The Pentagon](#), 16.11.2001

“Semplicemente guardai su, e vidi il grosso muso e le ali del velivolo che veniva dritto verso di noi, e lo vidi colpire l'edificio. Esplose. Mi buttai a terra e mi coprii la testa. Potevo sentire il metallo che penetrava attraverso l'edificio.”

Testimonianza di Mark Bright.

Addetto al servizio di sicurezza alla Mall Entrance del Pentagono.

Fonte: [AltNews](#)

“Vidi l'aereo all'altezza della Navy Annex... sapevo che stava per colpire l'edificio perchè era davvero molto, molto basso, all'altezza delle luci della strada. Ne buttò giù un paio... Sentii l'aereo aumentare potenza dei motori proprio prima che colpisse il Pentagono”.

Testimonianza di Robert A. Leonard, Conducente di un'auto sulla I-395, direzione Nord.

Fonte: *The Washington Post*, 20 settembre 2001

(la fonte è a pagamento, la testimonianza è citata dal [Dipartimento di Stato USA](#) e riportata su vari elenchi di testimonianze).

“Guardai nello specchietto retrovisore per controllare il traffico e vidi solo un aereo che volava molto basso. Lo seguii sulla mia sinistra dallo specchio. Frenai, guardai fuori dal finestrino di sinistra e vidi un grosso aereo commerciale che puntava sul Pentagono. L'aereo, così vicino al terreno, era inclinato marcatamente a destra, livellò perpendicolarmente al lato sud-ovest del Pentagono, quindi andò a piena velocità direttamente contro l'edificio. L'aereo svanì, inghiottito dall'edificio, e ci fu una breve pausa. A quel punto una grande palla di fuoco salì verso il cielo”.

Capitano Lincoln Liebner, Pentagono.
Fonte: [SMH](#)

“Ho visto questo grosso aereo American Airlines arrivare basso e veloce. Il mio primo pensiero è stato che era la prima volta che ne vedevo uno così basso. Prima che impattasse ho realizzato cosa stava accadendo”

Di testimonianze simili sull'impatto al Pentagono ce ne sono a centinaia, in questa sede è impossibile elencarle e citarle tutte.

Citiamo però alcuni elenchi di testimonianze, completi di trascrizioni e indicazione delle fonti, che il lettore interessato può consultare per ulteriori ricerche:

[Pentagon Witness Account](#) – Si tratta di un elenco estremamente dettagliato e con puntuale indicazioni delle fonti, che è citato perfino dal Dipartimento di Stato USA. Assolutamente completo, asettico e imparziale.

[About](#) – Un elenco di alcune testimonianze, con indicazione delle fonti. Non è particolarmente completo, ma la fonte è una testata informativa autorevole.

[Analysis of Eyewitness Statements](#) – Un gran lavoro, con un elenco davvero nutrito di testimonianze suddivise per argomenti, ma scaricabili anche in un unico pratico documento Pdf.

Si tratta di un sito cospirazionista, ma di quelli che non mettono in dubbio i fatti e ipotizzano un diverso tipo di cospirazione (“il governo sapeva ma non ha fatto nulla per evitarlo”, decisamente più intelligente delle altre teorie, anche perchè è virtualmente impossibile dimostrare il contrario).

Le testimonianze sono riportate senza commenti e senza tagli maliziosi, con link alle fonti.

[AltNews](#) – Una prima sezione riporta le testimonianze con indicazione delle fonti, una seconda sezione riporta i resoconti dei mass-media.

Si tratta di una fonte “cospirazionista”, che sostiene la diffusione di un ennesimo “film-inchiesta” (“911 Eyewitness”) fortemente criticato perchè utilizza filmati manomessi e falsifica palesemente i fatti (un po' come tutti i “film-inchiesta” ed i “documentari” cospirazionisti).

Le testimonianze però sono riportate fedelmente, con link alle fonti.

[They saw the aircraft](#) – Un elenco di testimonianze, ordinate secondo uno schema diverso dagli altri (secondo il punto in cui si trovava il testimone) con indicazione delle fonti.

Si tratta di un lavoro molto ben fatto, anche perchè molte testimonianze sono di testi diversi da quelli citati negli altri elenchi.

Il sito è francese, la versione che abbiamo linkato è in lingua inglese.

Passiamo ora a esaminare le testimonianze relative all'impatto del volo UA93 a Shanksville.

Questo aereo si è schiantato in una zona di campagna abbastanza isolata, per cui le testimonianze dirette sono in numero inferiore rispetto a quelle sul Pentagono.

Non di meno, le testimonianze ci sono, e sono molto significative.

Ne riportiamo qualcuna nelle pagine seguenti.

Terry Butler, Stoystown.Fonte: [St. Petersburg Times](#), 12 settembre 2001Fonte: [Post Gazette](#), 12 settembre 2001

“Ho visto l'aereo uscire fuori dalle nuvole, basso verso il terreno. Si muoveva in modo incredibile. La cosa che ho visto subito dopo è stata che faceva una sorta di virata secca verso destra.... ha ondeggiato verso destra e sembrava cercare di cabrare per superare una delle colline... ma ha continuato a virare verso destra e quindi ha virato dietro una collina... Ho capito che stava per schiantarsi... Un secondo dopo è sparito dietro una fila di alberi sulla collina... ho sentito l'esplosione e ho visto alzarsi il fumo”

Lee Purbaugh, 100 metri dal punto di impatto.Fonte: [Independent](#), 13 agosto 2002Fonte: [Post Gazette](#), 12 settembre 2001Fonte: [Daily Mail](#), 19 agosto 2006

“Ci fu un rombo incredibilmente forte, e l'aereo era lì, proprio lì, giusto sopra la mia testa, forse 50 piedi sopra... vidi che ondeggiava da una parte e dall'altra, poi improvvisamente si inclinò in basso e picchiò, prima il muso, con una forte esplosione, nel terreno. Compresi immediatamente che nessuno poteva essersi salvato”

Linda Shepley, nei pressi del punto di impatto.Fonte: [ABC News](#), 11 settembre 2001Fonte: [Philadelphia Daily News](#), 15 novembre 2001

“L'ho seguito per i due minuti finali del volo... ondeggiava a sinistra e a destra, a bassa quota... probabilmente 2500 piedi... improvvisamente l'ala destra si inclinava dritta in giù e l'aereo si infilava nel terreno”

Tim Thornsberg, minatore.Fonte: [WPXI News](#) Pittsburgh, 13 settembre 2001

“Arrivò basso sopra gli alberi e iniziò a ondeggiare. Rollava e volava su e giù per qualche secondo... e poi come se stallasse picchiò di muso verso gli alberi”

Rob Kimmel, conducente di camion.

Fonte: libro “Among the Heroes”, agosto 2002. Pagine 210-211.

Un estratto è riportato su [Reader's Digest](#).

“Era capovolto, fortemente inclinato verso destra, volava a 200 piedi da terra. Ho visto la parte di sopra dell'aereo, non quella di sotto!”

Eric Peterson (Somerset County)

Fonte: [Post Gazette](#), 12 settembre 2001

Ha sentito il rumore di un aereo, ha alzato lo sguardo e lo ha visto, che volava insolitamente basso. L'aereo ha continuato a volare finché è sparito dietro una fila di alberi, e in quel momento sembrava che stesse capovolgendosi. A quel punto ha visto una palla di fuoco, ha sentito un'esplosione e ha osservato una nuvola di fumo salire verso il cielo.

Balzato sul proprio fuoristrada, si è diretto verso il luogo dell'impatto e quando vi è giunto ha visto frammenti e pezzi di un aereo di linea sparsi per una vasta area di una vecchia miniera abbandonata.

“C'era un cratere nel terreno e stava bruciando sul serio”. Intorno vi erano frammenti di vestiti che penzolavano dagli alberi e parti di un Boeing 757, nulla di più grosso di un paio di piedi.

Molti di quegli oggetti stavano bruciando.

Non vide corpi né segni di vita.

Ulteriori testimonianze relative all'impatto del volo UA93 possono essere consultate sulla Pittsburgh [Post Gazette](#) , sul sito [Cooperative Research](#) e su quello [911Research](#).

La foto



A sinistra, l'unica fotografia esistente scattata al momento dell'impatto del volo UA93 è questa. L'immagine, di un privato, riprende la nuvola di fumo che si solleva alcuni secondi dopo l'impatto.

Anche in questo caso, la patetica paranoia dei cospirazionisti ha voluto vedere analogie con il fumo provocato dall'esplosione di una bomba.

La nuvola è invece del tutto “normale”, e senza andare troppo lontano, basta confrontarla con quella provocata dall'impatto di un aereo C-130 in un campo nei pressi di Piacenza, nell'agosto del 2006 (sotto):

Si ringrazia l'autore della foto (il sig. Gianluca Pietta) per aver consentito l'utilizzo dell'immagine.
Si ringrazia “Psycho”, moderatore del sito [Aereimilitari.org](#), per la segnalazione.



APPENDICE

Niente processi

Zacarias Moussaoui è stato in concreto l'unico personaggio coinvolto nei fatti dell'11 settembre che sia finito sotto processo. Ne abbiamo parlato nella sezione **“Perché l'intelligence americana non è riuscita a prevenire gli attentati?”**.

Moussaoui fu arrestato il 16 agosto del 2001 dall'FBI, per aver violato le leggi sull'immigrazione. In effetti quella della violazione delle norme sull'immigrazione fu solo un pretesto, perchè l'FBI non aveva altro modo di mettere le mani su quell'aspirante pilota di Boeing 747, il cui comportamento sospetto era stato segnalato dai suoi istruttori.

Nel corso del processo è stato dimostrato che Moussaoui faceva parte del piano, anche se con tutta probabilità doveva pilotare un aereo kamikaze nella seconda ondata di attacchi.

Moussaoui ha invece sostenuto che egli avrebbe dovuto guidare un quinto aereo e colpire un quinto obiettivo.

Al momento della sentenza, aveva gridato: *“Allah maledica l'America. Allah protegga Osama Bin Laden. Non lo prenderete mai!”*

Il giudice gli ha risposto: *“Sei venuto qui per diventare un martire e morire in una grande esplosione di gloria. Invece morirai con un singhiozzo”*

Moussaoui è stato condannato all'ergastolo, e trascorrerà il resto dei suoi giorni nella prigione federale di massima sicurezza di Florence, in Colorado, indossando una comoda tuta con stampigliato il numero 51427-054.

Gli altri terroristi coinvolti nell'operazione “11 settembre” e catturati dall'intelligence americana non sono stati altrettanto fortunati.

Il governo americano ha autorizzato la CIA e gli altri enti federali e militari, a catturare i terroristi di Al-Qaida in qualunque parte del mondo, senza rispettare alcuna formalità, o ad eliminarli se non è possibile catturarli.

Le prove delle loro responsabilità non saranno gestite in termini “giuridici”, non saranno esibite in un tribunale e non serviranno per imbastire un processo.

La “vendetta” americana si è mossa su vari binari.

L'attacco all'Afghanistan ha eliminato la principale roccaforte di Al-Qaida e costretto Osama Bin Laden a nascondersi chissà dove e a misurare con cura le proprie apparizioni, pena un incontro ravvicinato con una bomba a guida laser o un missile Tomahawk.

La rete finanziaria che supportava Al-Qaida (rete che è considerata dagli esperti come il principale strumento che ha consentito gli attacchi dell'11 settembre, visto che i terroristi hanno speso circa mezzo milione di dollari) è stata in gran parte smantellata, e anche molti Stati che finanziavano i terroristi sono venuti meno (come l'Iraq di Saddam) o hanno troncato il loro appoggio (come il Pakistan).

Il terzo (ma non l'ultimo) binario è quello dell'eliminazione fisica o della cattura dei terroristi, operazione che ha portato a risultati che molti ignorano.

Qui parleremo solo delle principali catture di terroristi legati agli attentati dell'11 settembre, ma sono molti gli uomini di Al-Qaida finiti nella rete della CIA (oltre una trentina di capi: [Washington Post](#))

Alcuni dei nomi che troveremo sono già conosciuti al lettore, perchè del loro coinvolgimento abbiamo parlato nelle sezioni “Perché l'intelligence americana non è riuscita a prevenire gli attentati?” , “Cronologia” e “Gli attentatori”, alle quali si rimanda per gli approfondimenti e le ulteriori fonti.

Novembre 2001. Uno tra i primi a cadere nelle mani della CIA è **Mohammed Haydar Zammar**. Siriano di nascita, era diventato cittadino tedesco e viveva ad Amburgo, dove era diventato un personaggio di spicco nella comunità islamica, distinguendosi per le sue idee estremiste. Entrato nelle file di Al-Qaida nel 1996, era diventato responsabile del reclutamento dei giovani terroristi nelle moschee e nelle scuole di Amburgo. E' lui l'uomo che ha “arruolato” Mohammed Atta, il capo dei 19 dirottatori, circostanza di cui egli stesso si è apertamente vantato.

Dopo l'11 settembre, Zammar (*nella foto a destra*) aveva deciso che era giunto il momento di cambiare aria, ed era fuggito in Marocco. Lì, viene catturato dalla CIA in collaborazione con la polizia marocchina.

In virtù della sua cittadinanza tedesca, se fosse stato trasferito formalmente nelle mani americane questi ultimi avrebbero dovuto poi estradarlo in Germania dove sarebbe stato preso in carico dalla giustizia tedesca.

Per aggirare l'ostacolo, Zammar è stato deportato in Siria, nella famigerata prigione di Far'Falastin, nei pressi di Damasco. Un luogo al cui confronto la prigione di Guantanamo a Cuba è un albergo a cinque stelle.

Lì è stato interrogato “liberamente” dagli investigatori americani e tedeschi.

(Fonti: [Amnesty International](#) ; [BBC](#) ; [Washington Post](#))



Novembre 2001. La polizia spagnola arresta **Imad Yarkas** (*foto a sinistra*), responsabile di Al-Qaida per la Spagna.

L'uomo aveva organizzato nel luglio del 2001 l'incontro in Spagna tra Mohamed Atta e Ramzi Binalshibh, nel corso del quale furono messi a punto gli ultimi dettagli degli attacchi a New York e a Washington. E' stato condannato a 27 anni di detenzione in Spagna.

(Fonte: [BBC](#))

04 gennaio 2002. Viene reso noto che le forze armate pakistane hanno catturato **Ibn Al-Shaykh Al-Libi**, un terrorista di nazionalità libica, responsabile del campo di addestramento afgano di Al-Khaldan, nel quale sono stati addestrati alcuni dei dirottatori. Il terrorista viene consegnato agli americani che lo trasferiscono a bordo di una nave militare, per interrogarlo in vista del trasferimento definitivo a Guantanamo. Al-Libi si rivela estremamente collaborativo, fornendo informazioni significative.

(Fonte: [New York Times](#))

Nella foto a destra, Al-Libi subito dopo l'arresto.



11 settembre 2002. Agenti della CIA e della polizia pakistana catturano **Ramzi Binalshibh** dopo un intenso scontro a fuoco, nei pressi di Karachi (Pakistan) ([Washington Post](#) , [AP](#))

(A destra: il momento della cattura).

L'uomo è stato una pedina fondamentale nell'organizzazione degli attacchi dell'11 settembre.

Amico personale di Atta, con il quale condivideva l'appartamento in Amburgo (Germania), aveva partecipato al meeting strategico di Al-Qaida a Kuala Lumpur (Malesia).

Binalshibh ha mantenuto i collegamenti tra Atta e Osama Bin Laden, ha inviato denaro ad Atta ed a lui Atta ha comunicato la data in cui avrebbero avuto luogo gli attacchi.



Binalshibh *(a sinistra in una foto più serena)* viene detenuto dalla CIA in una località segreta, nella quale è stato colto da un improvviso desiderio di rivelare agli investigatori quanto a sua conoscenza.

Le sue dichiarazioni sono state estremamente utili per ricostruire alcuni aspetti della pianificazione degli attentati, le attività della cella di Al-Qaida in Amburgo e i contatti con Atta.

Dicembre 2002. I militari americani in Afghanistan catturano **Mohamed Al-Kahtani**, il 20° dirottatore, l'unico che non era riuscito a entrare negli Stati Uniti. ([CNN](#))

L'uomo stava cercando di riparare in Pakistan dopo la caduta di Tora Bora, l'ultimo caposaldo di Al-Qaida in Afghanistan.

Inviato nella prigione militare di Guantanamo (Cuba), viene identificato dalla CIA e sottoposto a pressanti interrogatori (in verità ai limiti, o oltre i limiti, della tortura), nel corso dei quali ricostruisce il suo addestramento in Al-Qaida, i suoi incontri con Osama Bin Laden e il suo ruolo di 20° dirottatore.

Nella foto a destra: la prigione di Guantanamo.





1° marzo 2003. La CIA e la polizia pakistana irrompono in un'abitazione di Rawalpindi, nei pressi di Islamabad (Pakistan) e catturano **Khalid Shaikh Mohammed** (*a sinistra subito dopo la cattura*), l'uomo che ha organizzato personalmente l'operazione "11 settembre", dopo un breve scontro a fuoco.

Khalid Shaikh Mohammed (spesso citato con la sigla KSM nei rapporti) viene trasferito in una località non specificata, a disposizione della CIA.

KSM è ritenuto così importante, che nemmeno la prigione militare di Guantanamo è stata ritenuta idonea a ospitarlo: è

detenuto in una località segreta.

Sarà stata l'amenità del posto, saranno state le premure della CIA, ma sta di fatto che KSM ha collaborato pienamente con gli investigatori e ha raccontato, per filo e per segno, tutto quello che sapeva, il che non è poco.

Grazie alle rivelazioni di KSM, esibite anche nel corso del processo a Moussaoui, oggi non c'è aspetto sulla pianificazione degli attentati che non sia stato sviscerato e chiarito.

(*A destra: Khalid in due momenti decisamente migliori*).

Una raccolta di fonti sul suo arresto è disponibile sul sito [September 11 News](#).



Nella stessa operazione che ha portato all'arresto di Khalid Shaikh, è stato catturato anche un'altra pedina importante di Al-Qaida e dell'operazione "11 settembre": si tratta di **Mustafa Al-Hawsawi**, il saudita che tutte le fonti investigative (movimenti bancari, dichiarazioni dei terroristi arrestati) indicano uno degli intermediari di Al-Qaida che hanno provveduto a tutti i finanziamenti necessari per l'operazione.

Al-Hawsawi (*nella foto a sinistra, esibita dall'FBI al processo contro Moussaoui*) è detenuto in località segreta. ([Washington Post](#))

29 aprile 2003. La CIA e la polizia pakistana catturano a Karachi **Abdul Aziz Ali** (*foto a destra*) affiliato di Al-Qaida, originario degli Emirati Arabi Uniti, che aveva avuto un ruolo importante nel finanziare e fornire assistenza ai dirottatori provenienti dall'Arabia Saudita e dagli Emirati. E' detenuto dalla CIA in una località segreta. ([MIPT](#) [Human Rights Watch](#))



11 Maggio 2003. In un'operazione a Karachi, la polizia pakistana e la CIA catturano **Tawfiq Bin Attash**, braccio destro di Osama Bin Laden, che aveva partecipato al vertice di Kuala Lumpur in cui era stata definita la strategia di Al-Qaida e i futuri attentati.



Anche se l'uomo non ha direttamente partecipato alla pianificazione degli attacchi dell'11 settembre, la sua posizione nell'organizzazione terroristica era così elevata da consentirgli di fornire agli investigatori informazioni determinanti sull'intera struttura di Al-Qaida, sui suoi appartenenti e su tutti gli attentati organizzati.

L'uomo è custodito dalla CIA in località segreta. (Fonti: [MIPT](#) [TTT](#))

A sinistra: Tawfiq Bin Attash, in una delle pochissime foto esistenti.

Come abbiamo potuto vedere, tenuto conto che l'operazione "11 settembre" era conosciuta da poche persone anche nei vertici di Al-Qaida, si può concludere che praticamente tutti gli organizzatori siano stati catturati: a partire dalla mente degli attacchi, Khalid Shaikh, per finire al ventesimo mancato dirottatore e ai finanziatori.

La maggior parte di essi è detenuta in luoghi sconosciuti. Quasi tutti hanno deciso di collaborare con gli investigatori fornendo informazioni preziose, e possiamo ragionevolmente pensare che questa decisione sia stata tutt'altro che spontanea.

E' davvero difficile esprimere un giudizio sereno su questo genere di operazioni clandestine della CIA e sulla stessa prigione di Guantanamo (la base militare americana situata all'estremità sud-orientale dell'isola di Cuba, ospita una prigione nella quale sono detenuti centinaia di combattenti del regime talebano e di terroristi di Al-Qaida, o presunti tali).

Da un lato ci sono i principi alla base dell'ordinamento delle nazioni civili, dall'altro c'è l'esigenza di combattere un nemico mortale che utilizza quegli stessi principi a proprio vantaggio.

Forse solo il giudizio storico potrà dire se, e in quale misura, questi provvedimenti siano stati giusti o necessari.

Materiale di approfondimento e alcuni elenchi di detenuti a Guantanamo e di terroristi finiti nelle prigioni segrete della CIA possono essere consultati presso i siti di [Cageprisoners](#), del Dipartimento della Difesa USA ([DOD](#)), sul [Washington Post](#) e su [Human Rights Watch](#).

Dalla metà del 2006 il Governo USA ha riconosciuto ai detenuti di Guantanamo lo status di prigionieri di guerra, e i relativi diritti previsti dalla Convenzione di Ginevra.

RINGRAZIAMENTI

In molti hanno inviato suggerimenti, testi e segnalazioni da integrare nella New Edition di Crono911. Non potendo elencarli tutti, ad essi rivolgiamo un ringraziamento sincero.

Non sempre è stato possibile inserire il materiale ricevuto, sia per questioni di tempo che per contenere Crono911 in dimensioni compatibili con le esigenze di diffusione attraverso Internet.

Abbiamo creato un [sito](#), che sarà la casa di Crono911, dei suoi aggiornamenti e di altro materiale integrativo. Non mancheremo di inserire nel sito i testi ricevuti.

Un ringraziamento particolare, diremmo istituzionale, va a Fabio e a tutti gli amici di [Aereimilitari](#), per l'appoggio assicurato a questa iniziativa e per aver ospitato Crono911 per il download.

Altrettanto importante è il ringraziamento che rivolgiamo a [Paolo Attivissimo](#) e ad [Aribandus](#) : lo scambio informativo realizzato, e che siamo certi di proseguire, è stato di grande utilità.

A tutti coloro che hanno avuto la pazienza di leggere Crono911, diamo appuntamento sul sito

www.Crono911.org

e sul

[FORUM di Crono911](#).

Crono911 è senza fini di lucro, e l'utilizzo delle sue parti è consentito previa indicazione della fonte.

A presto.

John

jb@libero.it

