

A low-angle photograph of two skyscrapers, likely the World Trade Center towers, reaching towards a clear blue sky. The perspective is from the ground looking up, creating a sense of height and scale. The buildings are dark with a grid-like facade. The sky is a pale, clear blue.

CRONO911

L'11 SETTEMBRE 2001

1^ Edizione: 19 aprile 2006
2^ Edizione: settembre 2009
Aggiornamento: settembre 2021

www.Crono911.org

INDICE IPERTESTUALE

| | |
|---|-----|
| PRESENTAZIONE | 3 |
| DIROTTATORI | 5 |
| <i>Volo American 11</i> | |
| Mohamed Atta | 6 |
| Abdulaziz Al-Omari | 11 |
| Satam Al-Suqami | 12 |
| Wail Al-Shehri | 12 |
| Waleed Al-Shehri | 13 |
| <i>Volo United 175</i> | |
| Marwan Al-Shehhi | 14 |
| Fayez Rashid Banihammad..... | 16 |
| Mohand Al-Shehri | 17 |
| Ahmed Al-Ghamdi | 18 |
| Hamza Al-Ghamdi | 18 |
| <i>Volo American 77</i> | |
| Hani Hanjour | 20 |
| Khalid Al-Mihdhar | 23 |
| Majed Moqed | 24 |
| Nawaf Al-Hazmi..... | 24 |
| Salem Al-Hazmi..... | 25 |
| <i>Volo United 93</i> | |
| Ziad Jarrah..... | 26 |
| Ahmed Al-Nami | 28 |
| Ahmed Al-Aznawi | 29 |
| Saeed Al-Ghamdi..... | 29 |
| Fonti Sezione Dirottatori..... | 31 |
| CRONOLOGIA | 41 |
| 11 settembre 2001 | 42 |
| Approfondimento: Il Transponder..... | 47 |
| Approfondimento: Il NEADS e le procedure di intercettazione | 51 |
| Approfondimento: I caccia del NORAD..... | 61 |
| Approfondimento: I video del Pentagono..... | 75 |
| Approfondimento: Le vittime | 90 |
| Da settembre a dicembre 2001 | 91 |
| LE DOMANDE | 100 |
| <i>Perché la difesa aerea non ha funzionato?</i> | 101 |
| Approfondimento: Rotte e Time Line..... | 107 |
| <i>Al-Qaeda: chi, come e perché?</i> | 109 |
| Approfondimento: Attentati di Al-Qaeda | 124 |
| <i>Perché l'intelligence ha fallito?</i> | 132 |
| <i>Perché le Twin Towers sono crollate?</i> | 146 |
| <i>Chi sono i cospirazionisti?</i> | 150 |
| <i>Quale futuro?</i> | 155 |
| APPENDICI | 158 |
| Le telefonate dai voli dirottati..... | 159 |
| Registrazione telefonata di Betty Ong..... | 162 |
| Trascrizione Voice Recorder United 93..... | 167 |
| Le testimonianze..... | 174 |
| Niente processi..... | 178 |
| CREDITI E RINGRAZIAMENTI | 182 |
| AGGIORNAMENTI | 183 |

PRESENTAZIONE

Gli attentati terroristici dell'11 settembre 2001 hanno cambiato il corso della storia e segnato tutti coloro che, quel giorno, erano in grado di vedere e capire ciò che stava accadendo.

In seguito a quell'evento, è iniziata la guerra globale contro il terrorismo, sono state combattute due guerre di invasione (in Afghanistan e in Iraq) e tutti i principali apparati di sicurezza sono stati riorganizzati per fronteggiare la minaccia di altre azioni terroristiche indiscriminate. Sono state implementate misure più penetranti per il controllo del territorio, degli spostamenti internazionali e dei movimenti finanziari. Il terrorismo ha abbracciato la strategia di causare il maggior numero possibile di morti tra la popolazione civile, utilizzando qualsiasi strumento a disposizione, dalle bombe in metropolitana ai camion lanciati contro la gente nei luoghi affollati.

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

Eppure, per anni, nel panorama informativo italiano, non sono stati pubblicati testi documentati che ricostruissero in modo preciso ed esauriente gli eventi di quel giorno e i loro antefatti.

Persino il rapporto conclusivo della *Commissione indipendente sui fatti dell'11 settembre*, pubblicato nel 2004 e imprescindibile base di partenza per qualsiasi studio in materia, risulta mai tradotto.

Crono911 è nato nel 2006 per colmare questa lacuna e fornire al lettore di lingua italiana una ricostruzione cronologica dettagliata, basata su fonti e documenti qualificati e arricchita da una serie di approfondimenti su aspetti di primaria importanza quali la genesi e la pianificazione degli attentati, le biografie dei dirottatori, l'operato dei servizi antiterrorismo e il fallimento della difesa aerea.

La prima edizione si basava su un quadro informativo aggiornato al 2005 e costituito essenzialmente dai documenti pubblicati dalla Commissione indipendente e da alcuni organismi tecnici, nonché da varie fonti giornalistiche non sempre precise. Inoltre, dedicava ampio spazio ad analizzare e rispondere ai tanti miti e leggende metropolitane nate a margine dei fatti.

A partire dal 2006, la conclusione del "processo Moussaoui" e il lavoro di numerosi ricercatori hanno permesso di accedere a una immensa quantità di documentazione e materiali che sino a quel momento non erano pubblicamente disponibili. Noi stessi abbiamo acquisito una parte di questi documenti direttamente dagli enti interessati, attraverso la procedura FOIA (prevista dalla legislazione americana per l'accesso ad atti e documenti custoditi presso gli enti governativi).

Con le successive edizioni di Crono911, abbiamo integrato tutte queste ulteriori fonti che comprendono: interviste e deposizioni testimoniali; gli atti dell'indagine PENTTBOM dell'FBI; il resoconto della Joint Inquiry (l'inchiesta congressuale sull'operato dei servizi di intelligence); i dati estratti dalle "scatole nere" dei voli American 77 e United 93; le registrazioni delle comunicazioni radio e telefoniche; i documenti della FAA (ente che controlla l'aviazione civile americana); i tracciati radar; le inchieste di reporter investigativi indipendenti; i rapporti dell'NTSB (l'ente che indaga sugli incidenti aerei).

Tutto questo materiale documentale è consultabile attraverso una pagina di supporto accessibile dal sito *Crono911.org*.

L'esperienza cumulata in anni di analisi e di ricerca, è stata ulteriormente valorizzata con [Torna all'indice](#)

la collaborazione al progetto informativo *Undicisettembre*, coordinato dal giornalista Paolo Attivissimo e con la consulenza prestata in occasione della pubblicazione dell'edizione italiana del volume *Debunking 9/11 Myths* (edito dalla prestigiosa rivista scientifica *Popular Mechanics*) e del libro *11/9: La Cospirazione Impossibile*, scritto da vari autori di fama internazionale, tra i quali Umberto Eco.

Molte testate giornalistiche e vari programmi televisivi hanno attinto ai nostri testi e alle nostre raccolte di fonti, così hanno fatto vari autori di Wikipedia, fortemente ostacolati, invero, dalle correnti complottiste che all'epoca imperversavano anche sull'enciclopedia libera.

Infatti, sull'11 settembre circolano numerose "teorie alternative" che tentano di mettere in discussione gli avvenimenti di quel giorno. Si tratta di vere e proprie idiozie, al pari delle teorie che negano l'Olocausto o che sostengono che la Terra è piatta, sostenute da personaggi che, nel migliore dei casi, non hanno tutte le rotelle a posto. Queste teorie hanno goduto di ampi spazi su giornali e televisioni, per cui è utile capire cosa c'è dietro questo sconcertante fenomeno e pertanto gli abbiamo dedicato un breve approfondimento.

Il presente aggiornamento, compilato nel settembre 2021, è basato sull'edizione del 2009, rispetto alla quale sono state apportate alcune correzioni minori (come le date di nascita di alcuni dei dirottatori), sono stati aggiornati alcuni testi e sono stati integrati alcuni aggiornamenti in base agli eventi intercorsi negli ultimi dieci anni.

Crono911 può essere liberamente distribuito – senza modifiche – ma ogni utilizzo a fini commerciali diretti o indiretti deve essere preventivamente autorizzato.

Con riferimento alla traslitterazione dei nomi arabi, precisiamo che è stata utilizzata la forma con cui essi sono citati nella maggior parte delle fonti più autorevoli, allo scopo di facilitare ricerche e verifiche da parte del lettore, anche se spesso tale forma non è quella più corretta.

Avvertiamo che il documento contiene immagini e testi che potrebbero suscitare reazioni emotive indesiderate.

Autore: John Battista

Grafica e impaginazione: Zeusblue

(mail: jb@libero.it)

I DIRETTORI

Il 3 giugno del 2000, entra negli Stati Uniti con un volo proveniente da Praga (Repubblica Ceca) e atterrato a Newark, nel New Jersey. In USA trova ad attenderlo Marwan Al-Shehhi assieme al quale, nel luglio del 2000, si iscrive ai corsi di volo della *Huffman Aviation* di Venice, in Florida.

Il 14 agosto, entrambi ottengono la licenza di pilota privato. Atta supera l'esame con una votazione di ben 97 punti su un massimo di 100.

Il 5 novembre e l'11 dicembre del 2000, Atta acquista presso la *Sporty's Pilot Shop* di Batavia (Ohio) materiale video didattico relativo al cockpit (cabina di pilotaggio) dei velivoli Boeing B747-200, Boeing B757-200, Airbus A320 e Boeing B767-300ER.

Il 21 dicembre del 2000, sia Atta che Al-Shehhi superano gli esami e ottengono le licenze di pilota commerciale rilasciate dalla FAA, dopo aver effettuato 260 ore di volo e aver versato un totale di quasi 40.000 dollari per le lezioni. In una intervista rilasciata il 21 ottobre del 2001, Rudi Dekkers, all'epoca responsabile della *Huffman Aviation*, ha dichiarato che i due arabi ottennero l'abilitazione di pilota commerciale e quella al volo IFR (volo strumentale) per aerei monomotore e plurimotore, di peso non superiore alle 12.000 libbre⁵.

Il 22 dicembre del 2000, Atta e Al-Shehhi si iscrivono a un corso di pilotaggio per aerei di linea presso la scuola di volo *Eagle International* e iniziano ad addestrarsi sui simulatori di volo per velivoli DC-9 e Boeing 737.

Il 26 dicembre del 2000, alle 17:45, Atta e Al-Shehhi 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 piloti raggiungono l'Opa-Locka Airport, dove si iscrivono alla scuola di volo *SimCenter* e si impratichiscono al simulatore del Boeing 727 (un trimotore a getto molto usato nell'addestramento dei piloti di linea) chiedendo espressamente di addestrarsi a eseguire virate e avvicinamenti.

Dopo due giorni di addestramento sul Boeing 727, il 31 dicembre Atta e Al-Shehhi passano ad addestrarsi sui simulatori di volo della scuola *Pan Am International*. Questa volta l'aereo per il quale si addestrano è il Boeing 767: si tratta dello stesso modello di velivolo che dirotteranno l'11 settembre 2001.

⁵ Tra i velivoli per i quali sono abilitati, figurano il monomotore Piper Cherokee e il bimotore Piper Seneca II.

Nelle foto sotto: alcuni dei simulatori avanzati disponibili presso la SimCenter. 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 braccimobili).



Simulatore di volo.
Fonte: SimCenter.



Abitacolo di un simulatore.
Fonte: SimCenter.

Sotto: una pagina del registro delle lezioni di volo di Atta.

| 10/27/01 HUFFMAN AVIATION, INC. General History | | | | | | | | | | | | | | |
|--|--------|---------|------------------------|----------|------|--------------|----------|-----------|----------|------|------|-----|------|--|
| Inv# | Charge | Payment | Name | RegNum | Gals | Fuel \$ | | | | | | | | |
| | | | | | Ptc | Dual P/P GSI | Solo PIC | XCdu XCso | XCpc Ins | NTdu | NTpc | Nto | Npcu | |
| 7/ 6/00 | 223016 | 0.00 | 1070.00A MOHAMED ATTA | 0 | | | | | | | | | | |
| 7/ 6/00 | 223021 | 115.88 | 0.00 MOHAMED ATTA | 0 | | | | | | | | | | |
| 7/ 7/00 | 223030 | 99.35 | 0.00 MOHAMED ATTA | 734BE 29 | 0.9 | 0.9 0.5 | | | | | | | | |
| 7/ 8/00 | 223181 | 25.00 | 0.00 MOHAMED ATTA | 29 | 0.0 | 0.0 0.0 1.0 | | | | | | | | |
| 7/11/00 | 223331 | 96.50 | 0.00 MOHAMED ATTA | 817HA 29 | 0.7 | 0.7 0.5 | | | | | | | | |
| 7/11/00 | 223412 | 116.85 | 0.00 MOHAMED ATTA | 734BE 29 | 0.9 | 0.9 0.2 1.0 | | | | | | | | |
| 7/12/00 | 223498 | 89.70 | 0.00 MOHAMED ATTA | 734BE 29 | 0.8 | 0.8 0.5 | | | | | | | | |
| 7/13/00 | 223590 | 106.15 | 0.00 MOHAMED ATTA | 734BE 29 | 1.1 | 1.1 | | | | | | | | |
| 7/14/00 | 223655 | 115.35 | 0.00 MOHAMED ATTA | 734BE 29 | 0.9 | 0.9 0.3 0.5 | | | | | | | | |
| 7/15/00 | 223703 | 15.00 | 0.00 MOHAMED ATTA | 29 | 0.0 | 0.0 0.0 0.5 | | | | | | | | |
| 7/17/00 | 223779 | 87.20 | 0.00 MOHAMED ATTA | 734BE 29 | 0.8 | 0.8 0.2 | | | | | | | | |
| 7/17/00 | 223855 | 133.80 | 0.00 MOHAMED ATTA | 734BE 29 | 1.2 | 1.2 0.4 | | | | | | | | |
| 7/18/00 | 223886 | 30.00 | 0.00 MOHAMED ATTA | 27 | 0.0 | 0.0 0.0 1.0 | | | | | | | | |
| 7/18/00 | 223911 | 117.00 | 0.00 MOHAMED ATTA | 234HA 27 | 1.2 | 1.2 0.5 | | | | | | | | |
| 7/18/00 | 223914 | 0.00 | 1070.00B MOHAMED ATTA | 0 | | | | | | | | | | |
| 7/18/00 | 223920 | 24.98 | 0.00 MOHAMED ATTA | 0 | | | | | | | | | | |
| 7/19/00 | 223993 | 121.00 | 0.00 MOHAMED ATTA | 225HA 29 | 1.4 | 1.4 0.3 | | | | | | | | |
| 7/20/00 | 224018 | 90.20 | 0.00 MOHAMED ATTA | 734BE 29 | 0.8 | 0.8 0.3 | | | | | | | | |
| 7/20/00 | 224042 | 143.95 | 0.00 MOHAMED ATTA | 734BE 29 | 1.3 | 1.3 0.4 | | | | | | | | |
| 7/21/00 | 224102 | 140.00 | 0.00 MOHAMED ATTA | 234HA 29 | 1.6 | 1.6 0.4 | | | | | | | | |
| 7/21/00 | 224122 | 84.00 | 0.00 MOHAMED ATTA | 234HA 29 | 0.9 | 0.9 0.4 | | | | | | | | |
| 7/22/00 | 224199 | 63.00 | 0.00 MOHAMED ATTA | 234HA 29 | 0.6 | 0.6 0.5 | | | | | | | | |
| 7/24/00 | 224326 | 73.00 | 0.00 MOHAMED ATTA | 225HA 27 | 0.8 | 0.8 0.3 | | | | | | | | |
| 7/25/00 | 224381 | 95.00 | 0.00 MOHAMED ATTA | 225HA 27 | 0.7 | 0.7 0.4 0.9 | | | | | | | | |
| 7/25/00 | 224407 | 87.00 | 0.00 MOHAMED ATTA | 225HA 27 | 0.9 | 0.9 0.5 | | | | | | | | |
| 7/26/00 | 224457 | 103.00 | 0.00 MOHAMED ATTA | 225HA 27 | 1.1 | 1.1 0.5 | | | | | | | | |
| 7/26/00 | 224464 | 0.00 | 1000.00B MOHAMED ATTA | 0 | | | | | | | | | | |
| 7/26/00 | 224498 | 60.00 | 0.00 MOHAMED ATTA | 225HA 27 | 0.6 | 0.6 0.4 | | | | | | | | |
| 7/27/00 | 224528 | 0.00 | 70.00 MOHAMED ATTA | 0 | | | | | | | | | | |
| 7/27/00 | 224549 | 95.00 | 0.00 MOHAMED ATTA | 225HA 27 | 1.0 | 1.0 0.5 | | | | | | | | |
| 7/28/00 | 224649 | 112.50 | 0.00 MOHAMED ATTA | 225HA 27 | 1.3 | 1.3 0.6 | | | | | | | | |
| 7/30/00 | 224812 | 55.00 | 0.00 MOHAMED ATTA | 225HA 27 | 0.5 | 0.5 0.5 | | | | | | | | |
| 7/30/00 | 224813 | 21.40 | 0.00 MOHAMED ATTA | 225HA 0 | 0.4 | | | | | | | | | |
| 7/31/00 | 224892 | 87.00 | 0.00 MOHAMED ATTA | 225HA 27 | 0.9 | 0.9 0.5 | | | | | | | | |
| 7/31/00 | 224932 | 45.00 | 0.00 MOHAMED ATTA | 225HA 0 | 0.9 | | | | | | | | | |
| 8/ 1/00 | 225096 | 93.00 | 0.00 MOHAMED ATTA | 225HA 27 | 0.6 | 0.6 0.5 1.0 | | | | | | | | |
| 8/ 1/00 | 225133 | 55.00 | 0.00 MOHAMED ATTA | 225HA 0 | 1.1 | | | | | | | | | |
| 8/ 2/00 | 225193 | 101.00 | 0.00 MOHAMED ATTA | SIMUL 27 | 1.0 | 1.0 0.2 1.0 | | | | | | | | |
| 8/ 2/00 | 225226 | 100.00 | 0.00 MOHAMED ATTA | 225HA 27 | 1.1 | 1.1 0.4 | | | | | | | | |
| 8/ 3/00 | 225232 | 9.58 | 0.00 MOHAMED ATTA | 0 | | | | | | | | | | |
| 8/ 3/00 | 225291 | 75.00 | 0.00 MOHAMED ATTA | 27 | 0.0 | 0.0 0.0 2.5 | | | | | | | | |
| 8/ 6/00 | 225496 | 64.20 | 0.00 MOHAMED ATTA | 225HA 0 | 1.2 | | | | | | | | | |
| 8/ 7/00 | 225538 | 0.00 | 1000.00B MOHAMED ATTA | 0 | | | | | | | | | | |
| 8/ 7/00 | 225569 | 220.00 | 0.00 MOHAMED ATTA | 225HA 27 | 2.0 | 2.0 0.7 1.3 | | | | | | | | |
| 8/ 8/00 | 225599 | 0.00 | -1000.00B MOHAMED ATTA | 0 | | | | | | | | | | |
| 8/ 8/00 | 225600 | 0.00 | 1070.00B MOHAMED ATTA | 0 | | | | | | | | | | |
| 8/ 8/00 | 225668 | 123.00 | 0.00 MOHAMED ATTA | SIMUL 27 | 1.2 | 1.2 0.5 1.0 | | | | | | | | |

Una pagina del registro delle lezioni di volo di Atta.
Fonte: Huffman Aviation.

Il 4 gennaio e l'8 luglio del 2001, Atta si reca in Spagna per incontrare Ramzi Binalshibh.

Nel viaggio di gennaio, Atta raggiunge Madrid con un volo decollato da Miami e fa rientro sulla stessa rotta il 10 gennaio. Dalla Spagna, Atta si sposta in Germania, incontra Binalshibh, lo informa dei progressi dell'operazione e riceve informazioni relative agli altri dirottatori (i "muscle hijacker") che dovranno partecipare all'operazione. Ben 13 di essi, infatti, raggiungono gli USA tra l'aprile e il giugno del 2001 e sono accolti da Atta.

Del viaggio in Spagna di luglio, si hanno maggiori particolari grazie alle indagini della polizia spagnola che è stata in grado di ricostruire molto bene 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 gli Stati Uniti il 19 luglio. All'incontro di luglio partecipano alcuni degli altri dirottatori nonché il responsabile di Al-Qaeda per la Spagna, il siriano Imad Yarkas, meglio noto come Abu Dahdah⁶.

I due incontri in Spagna sono quindi veri e propri meeting operativi e aggiornamenti sull'andamento dell'operazione, con Binalshibh incaricato di fare da tramite fra Atta (che ha il comando operativo della missione) da un lato, Khalid Sheikh Mohammed (la mente ideatrice del piano) e Osama Bin Laden dall'altro. L'uomo, inoltre, si preoccupa di raccogliere e trasferire ad Atta parte del denaro necessario.

Il 4 agosto del 2001, Atta si reca presso l'aeroporto di Orlando, in Florida, per prelevare il ventesimo e ultimo dirottatore, Mohamed Al-Kahtani, in arrivo dal Dubai. Al-Kahtani viene però respinto dalle autorità americane in quanto non riesce a giustificare adeguatamente le ragioni del suo viaggio in USA (la presenza di Atta, all'esterno dell'aeroporto, è stata successivamente confermata dall'esame dei tabulati telefonici e delle registrazioni delle auto parcheggiate).

A metà agosto del 2001, i bersagli previsti sono stati assegnati e hanno anche un nome in codice⁷:

"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.

Per confermare a Binalshibh tempi e obiettivi dell'operazione, Saeed Al-Ghamdi - uno dei dirottatori - gli scrive un messaggio: *"Il primo semestre comincerà fra tre settimane. Due high-schools e due università. L'estate sarà sicuramente calda. Diciannove certificati di scuola privata e quattro esami. I miei rispetti al Professore. Addio."*

Con il senno di poi, il significato è chiaro: 4 obiettivi, di cui due "alti" (grattacieli) e 19 dirottatori.

Ma Atta deve comunicare la data con precisione, perché "tre settimane" è un termine troppo vago, allora telefona a 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? È 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.

⁶ Arrestato nel novembre 2001, è stato processato e condannato a 27 anni di reclusione dalle autorità spagnole, anche grazie alla testimonianza di un suo ex-affiliato.

⁷ Conosciamo queste informazioni grazie alle dichiarazioni rese dai complici e organizzatori arrestati.

Nel mese di agosto, Atta e gli altri 13 terroristi che prenderanno il controllo dei voli American 11, United 175 e United 93, sono tutti in Florida e si spostano tra varie località costiere comprese fra Miami e West Palm Beach. Negli ultimi giorni del mese gran parte di loro prenota i biglietti aerei per i voli dell'11 settembre.

Il 10 settembre 2001, Atta e Al-Omari partono da Boston e raggiungono Portland a bordo di una Nissan blu. Lì prendono alloggio in un albergo, il *Comfort Inn*, ubicato nei pressi dell'aeroporto e comprano alcuni taglierini ("box-cutter") in un negozio.

Alle sei del mattino dell'11 settembre, Atta e Al-Omari prendono un volo che da Portland li riporta a Boston. Al momento dell'imbarco, Atta viene selezionato dal CAPPS (un sistema computerizzato) per un controllo di sicurezza supplementare che supera senza problemi.

A Boston, Atta si imbarca con gli altri complici sul volo American 11.

Il bagaglio che Atta aveva imbarcato sul volo Portland – Boston, non viene scaricato in tempo e resta nell'aeroporto di Boston, dove sarà poi recuperato dall'FBI.

Nella sua valigia saranno rinvenuti uniformi da pilota, manuali di volo, foglietti scritti in arabo, contenenti istruzioni per i dirottatori e vari effetti personali.



Atta e Al-Omari ripresi al check-in dell'aeroporto di Portland.
Fonte: FBI.

Il volo American 11 decolla regolarmente dall'aeroporto di Boston, diretto a Los Angeles, con Mohamed Atta seduto nella poltrona numero 8D, a pochi passi dalla cabina di pilotaggio⁸.

⁸ Fonti giornalistiche riportano che il passaporto di Atta fu rinvenuto in strada a qualche isolato di distanza dal World Trade Center, dopo gli impatti. In realtà, il passaporto rinvenuto in quella circostanza apparteneva a un altro dirottatore del volo American 11, Satam Al-Suqami.

L'identità di Atta è stata spesso confusa 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 dopo gli attentati dell'11 settembre.

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



Abdulaziz Al-Omari, ripreso da una telecamera Bancomat a Portland, il 10 settembre 2001. Alle su spalle c'è Atta.
Fonte: atti del processo Moussaoui.

Abdulaziz Al-Omari, nato il 28 maggio 1979⁹ in Arabia Saudita.

DIROTTATORE.

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 proclama la sua decisione di sacrificarsi come attentatore suicida e ringrazia Osama Bin Laden per l'addestramento ricevuto (il video sarà diffuso dalla TV Al-Jazeera nel settembre del 2002).

Al-Omari viene addestrato a Kandahar, nel campo di Al-Farooq, gestito da Al-Qaeda, per poi essere assegnato a servizi armati di protezione dell'aeroporto di Kandahar.

Rientrato in Arabia, il 16 giugno ottiene un visto per l'Unione Europea, rilasciato dal consolato francese a Jeddah.

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



Al-Omari nel video diffuso nel 2002.
Fonte: Al-Jazeera.

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

Il 10 settembre, si reca con Atta a Portland, da dove, la mattina seguente, i due prendono 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 poi risulterà appartenente a un altro cittadino arabo e contraffatto sostituendone la fotografia) e registrata al check-in a nome di Atta, non fa in tempo a essere imbarcata sul Volo AA11 e resta a Boston, dove verrà recuperata dall'FBI.

⁹ Al-Omari ha spesso utilizzato documenti falsificati, nei quali erano indicati dati anagrafici 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 aveva smentito che fosse un proprio cittadino. Solamente nel febbraio del 2002, l'Arabia Saudita ha confermato l'identificazione definitiva di Al-Omari e la sua provenienza dal villaggio di Hawran. Le informazioni disponibili su Al-Omari hanno beneficiato anche delle dichiarazioni rese da Tawfiq Bin Attash, terrorista di Al-Qaeda catturato in Pakistan dai militari americani nel maggio del 2003, il quale aveva incontrato Al-Omari nella fase in cui veniva messa a punto l'operazione "11 settembre".



Satam Al-Suqami.
Fonte: processo Moussaoui.

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-Qaeda e nel 1999 raggiunge l'Afghanistan, dove viene addestrato in un campo gestito da Ibn Al-Shaykh Al-Libi (*quest'ultimo è stato catturato alla fine del 2001 e trasferito a Guantanamo*).

Il 21 novembre del 2000, ottiene il visto per gli Stati Uniti e il successivo 25 novembre si reca in Iran. Entra negli USA il 23 aprile del 2001 unendosi ad altri dirottatori in Florida.

Il suo visto di ingresso gli consente di restare in USA fino al 20 maggio. Per estenderne la validità, il 16 maggio Al-Suqami si reca alle Bahamas (territorio inglese) assieme a Waleed Al-Shehri. Rientrando in USA, dalle Bahamas, il visto di ingresso sarebbe stato rinnovato. Il giochetto non riesce perché le autorità delle Bahamas respingono i due. Pertanto, alla scadenza del visto, Al-Suqami resta illegalmente in USA.

Si allena costantemente in palestra (come fanno anche altri suoi complici) e il 6 settembre raggiunge Boston.

L'11 settembre si imbarca sul Volo AA11, superando il controllo di sicurezza CAPPS. Nelle prime fasi del dirottamento, uccide Daniel Lewin, un passeggero ex appartenente alle forze militari israeliane, che aveva tentato di reagire.

Il passaporto di Al-Suqami è stato rinvenuto da un passante ad alcuni isolati di distanza dal WTC e consegnato a un agente di polizia, dopo l'impatto e prima che le Twin Towers crollassero. Inizialmente il documento è stato erroneamente indicato come appartenente ad Atta. L'American Airlines ha confermato che quel passaporto era stato utilizzato da Al-Suqami per il check-in. L'FBI ha accertato che il documento presentava segni di falsificazione (probabilmente per nascondere visti di ingresso in Iran e in Afghanistan).

Il rinvenimento del passaporto di Al-Suqami può sembrare una circostanza straordinaria ma in realtà molti altri effetti personali, di dirottatori e passeggeri, sono stati rinvenuti tra le macerie e nelle vicinanze dei bersagli colpiti.



Wail M. Al-Shehri.
Fonte: processo Moussaoui.

Wail Al-Shehri, nato il 31 luglio 1973 in Arabia Saudita.
DIROTTATORE.

È fratello di Waleed, con il quale ha condiviso la fine, sul Volo AA11.

Insegnante di educazione fisica, diplomato ad Abha, nel marzo del 2000 lascia la famiglia, dopo aver manifestato l'intento di andare in Cecenia per combattere contro i russi.

Si reca, invece, in Afghanistan, assieme al fratello. Lì vengono addestrati in un campo di Al-Qaeda.

Rientrati in Arabia, il 24 ottobre del 2000 Wail e Waleed ottengono i visti per gli Stati Uniti. Nel novembre del 2000, i due si recano in Iran e in Afghanistan.

Nel marzo del 2001, Wail viene filmato in un video di propaganda in cui proclama il suo martirio (il filmato è stato recapitato nel settembre del 2002 alla rete televisiva Al-Jazeera).

L'8 giugno del 2001, entra negli Stati Uniti, assieme a Waleed.

Wail e Waleed trascorrono gli ultimi giorni della loro vita in un albergo nei sobborghi di Boston e la mattina dell'11 settembre, superati i controlli CAPPS, si imbarcano sul Volo AA11.



Waleed Al-Shehri.
Fonte: processo Moussaoui.

Waleed Al-Shehri, nato il 20 dicembre del 1978 in Arabia Saudita.
DIROTTATORE.

La storia di Waleed va di pari passo con quella del fratello Wail.

Studia nella stessa scuola di Abha e anche lui dichiara ai familiari di voler andare a combattere in Cecenia ma finisce in un campo di addestramento di Al-Qaeda in Afghanistan.

Anche il suo visto di ingresso in USA è stato rilasciato il 24 ottobre del 2000.

Nel 2007, Al-Qaeda ha rilasciato un video di propaganda, girato qualche mese prima degli attacchi, nel quale Waleed è ripreso mentre proclama il suo martirio.

Ramzi Binalshibh ha dichiarato agli investigatori che Waleed fu latore di un messaggio personale che Osama Bin Laden inviò ad Atta per comunicargli le proprie preferenze in ordine agli obiettivi da colpire: il World Trade Center, il Pentagono, la Casa Bianca e il Campidoglio (sede del Congresso).

Volo United UA175 Boston – Los Angeles

Boeing B767-222 – Impatto: South Tower (WTC-2)



Marwan Al-Shehhi.
Fonte: processo Moussaoui.

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

Figlio di un esponente del clero musulmano, si arruola nelle forze armate degli Emirati Arabi Uniti (EAU) e dopo sei mesi di addestramento, nell'aprile del 1996, viene inviato a Bonn, in Germania, per studiare la lingua tedesca e l'ingegneria navale nell'ambito di un programma di formazione militare.

Nel 1998 si trasferisce ad Amburgo per studiare ingegneria navale alla Technical University, lì incontra Atta e Binalshibh con i quali coabita.

I suoi risultati universitari sono scarsi, è costretto a tornare a Bonn per ripetere un corso semestrale.

Nel marzo del 1999, l'intelligence tedesca – che tiene d'occhio il sospetto terrorista Mohammed Haydar Zammar ad Amburgo – informa la CIA di alcuni contatti tra questi e un non meglio specificato "Marwan", studente proveniente dagli EAU. Gli Emirati Arabi non forniscono informazioni utili, nonostante una precisa richiesta avanzata dai servizi segreti tedeschi, per cui "Marwan" resta un individuo non meglio identificato, né risulta che la CIA abbia dato seguito alla segnalazione.

Nel luglio del 1999, Marwan Al-Shehhi torna ad Amburgo e si iscrive di nuovo alla Technical University. Prende alloggio in un appartamento al numero 54 di Marienstrasse, dove abitano anche Atta e Binalshibh.

Un filmato, girato nell'ottobre del 1999, lo riprende alla festa di matrimonio di un altro affiliato di Al-Qaeda, tale Said Bahaji, insieme con altri terroristi, tra cui Atta, Jarrah e Binalshibh.

Alla fine del 1999, Al-Shehhi si reca in Afghanistan con l'intento di essere addestrato nei campi di Al-Qaeda e di andare a combattere in Cecenia, ma viene scelto per partecipare all'operazione 11 settembre.

Di ritorno dall'Afghanistan denuncia il furto del suo passaporto (per nascondere ogni traccia del suo viaggio), ottenendone uno nuovo il 2 gennaio del 2000.

Il 18 gennaio seguente, ottiene il visto di ingresso per gli Stati Uniti.

Avverte telefonicamente la propria famiglia che non farà più rientro.

Il 1° aprile del 2000 viene espulso dalle forze armate degli EAU per diserzione (ma continua a ricevere lo stipendio fino a dicembre di quell'anno).

Il 29 maggio del 2000, Al-Shehhi raggiunge gli USA, sbarcando all'aeroporto di Newark nel New Jersey. Il 3 giugno seguente 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 per plurimotori a getto (v. *scheda di Atta*).

In USA, Al-Shehhi gestisce un conto bancario cointestato ad Atta, sul quale riceve frequenti versamenti di denaro da Ali Abdul Aziz Ali (*quest'ultimo, considerato uno dei principali intermediari utilizzati per finanziare i dirottatori attraverso banche degli Emirati Arabi Uniti, ha trasferito oltre 120.000 dollari sui conti dei dirottatori e ha acquistato, per loro, materiali e documentazione. È stato catturato in Pakistan nel 2003*).

| 10/27/01 HUFFMAN AVIATION, INC. | | | | | | | | | | |
|---------------------------------|--------|---------|-----------|-----------------|-------|---------|------|------|------|------|
| General History | | | | | | | | | | |
| Invt# | Charge | Payment | Name | RegNum | Gals | Fuel \$ | | | | |
| | | | | | Flt | Dual | D/P | GGI | Solo | P/C |
| | | | | | XCdu | XCeo | XCpc | Ins | WTdu | WTpc |
| | | | | | Nto | MysL | | | | |
| 7/ 6/00 | 223017 | 0.00 | 1070.00A | MARWAN ALSHEHHI | 0 | | | | | |
| 7/ 6/00 | 223022 | 115.80 | 0.00 | MARWAN ALSHEHHI | 0 | | | | | |
| 7/ 7/00 | 223031 | 89.70 | 0.00 | MARWAN ALSHEHHI | 734EE | 29 | 0.0 | 0.0 | 0.5 | |
| 7/ 8/00 | 223182 | 25.00 | 0.00 | MARWAN ALSHEHHI | 29 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 1.0 | |
| 7/11/00 | 223132 | 56.50 | 0.00 | MARWAN ALSHEHHI | 817BA | 29 | 0.7 | 0.7 | 0.5 | |
| 7/12/00 | 223432 | 101.50 | 0.00 | MARWAN ALSHEHHI | 225BA | 29 | 0.0 | 0.0 | 0.5 | 1.0 |
| 7/12/00 | 223497 | 70.40 | 0.00 | MARWAN ALSHEHHI | 734EE | 29 | 0.6 | 0.6 | 0.5 | |
| 7/13/00 | 223591 | 96.50 | 0.00 | MARWAN ALSHEHHI | 734EE | 29 | 1.0 | 1.0 | | |
| 7/14/00 | 223656 | 115.35 | 0.00 | MARWAN ALSHEHHI | 734EE | 29 | 0.9 | 0.9 | 0.3 | 0.5 |
| 7/15/00 | 223704 | 15.00 | 0.00 | MARWAN ALSHEHHI | 29 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.5 | |
| 7/17/00 | 223797 | 121.50 | 0.00 | MARWAN ALSHEHHI | 225BA | 27 | 0.9 | 0.9 | 0.5 | 1.0 |
| 7/17/00 | 223832 | 146.10 | 0.00 | MARWAN ALSHEHHI | 734EE | 27 | 1.4 | 1.4 | 0.3 | 0.5 |
| 7/18/00 | 223879 | 121.00 | 0.00 | MARWAN ALSHEHHI | 225BA | 27 | 1.1 | 1.1 | 0.4 | 0.7 |
| 7/18/00 | 223880 | 0.00 | 2140.00B | MARWAN ALSHEHHI | 0 | | | | | |
| 7/18/00 | 223895 | 15.00 | 0.00 | MARWAN ALSHEHHI | 27 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.5 | |
| 7/18/00 | 223913 | 0.00 | -1070.00B | MARWAN ALSHEHHI | 0 | | | | | |
| 7/20/00 | 224017 | 120.00 | 0.00 | MARWAN ALSHEHHI | 225BA | 27 | 1.3 | 1.3 | 0.5 | 0.3 |
| 7/20/00 | 224043 | 125.00 | 0.00 | MARWAN ALSHEHHI | 225BA | 27 | 1.3 | 1.3 | 0.3 | 0.4 |
| 7/23/00 | 224244 | 103.00 | 0.00 | MARWAN ALSHEHHI | 225BA | 27 | 0.9 | 0.9 | 0.5 | 0.5 |
| 7/24/00 | 224307 | 32.00 | 0.90 | MARWAN ALSHEHHI | 234EA | 27 | 0.4 | 0.4 | | |
| 7/24/00 | 224308 | 89.00 | 0.00 | MARWAN ALSHEHHI | 225BA | 27 | 1.0 | 1.0 | 0.3 | |
| 7/25/00 | 224336 | 105.00 | 0.00 | MARWAN ALSHEHHI | 234EA | 27 | 1.2 | 1.2 | 0.3 | |
| 7/25/00 | 224340 | 5.30 | 5.30A | MARWAN ALSHEHHI | 0 | | | | | |
| 7/25/00 | 224356 | 105.00 | 0.00 | MARWAN ALSHEHHI | 225BA | 27 | 0.9 | 0.9 | 0.5 | 0.6 |
| 7/25/00 | 224394 | 103.00 | 0.00 | MARWAN ALSHEHHI | 225BA | 27 | 1.1 | 1.1 | 0.5 | |
| 7/26/00 | 224449 | 87.00 | 0.90 | MARWAN ALSHEHHI | 225BA | 27 | 0.9 | 0.9 | 0.5 | |
| 7/26/00 | 224465 | 0.00 | 1000.00B | MARWAN ALSHEHHI | 0 | | | | | |
| 7/26/00 | 224479 | 103.00 | 0.00 | MARWAN ALSHEHHI | 225BA | 27 | 1.1 | 1.1 | 0.5 | |
| 7/27/00 | 224529 | 0.00 | 70.80 | MARWAN ALSHEHHI | 0 | | | | | |
| 7/27/00 | 224547 | 85.00 | 0.70 | MARWAN ALSHEHHI | 225BA | 27 | 1.0 | 1.0 | 0.5 | |
| 7/28/00 | 224624 | 123.00 | 0.00 | MARWAN ALSHEHHI | 225BA | 27 | 1.4 | 1.4 | 0.6 | |
| 7/28/00 | 224628 | -123.00 | 0.00 | MARWAN ALSHEHHI | 225BA | 27 | -1.4 | -1.4 | -0.6 | |
| 7/28/00 | 224630 | 120.00 | 0.00 | MARWAN ALSHEHHI | 225BA | 27 | 1.4 | 1.4 | 0.6 | |
| 7/30/00 | 224814 | 62.00 | 0.00 | MARWAN ALSHEHHI | 225BA | 27 | 0.6 | 0.6 | 0.5 | 0.5 |
| 7/30/00 | 224815 | 21.40 | 0.00 | MARWAN ALSHEHHI | 225BA | 0 | 0.4 | | | |
| 7/31/00 | 224857 | 115.00 | 0.00 | MARWAN ALSHEHHI | 225BA | 27 | 0.8 | 0.8 | 0.5 | 1.2 |
| 7/31/00 | 224931 | 50.00 | 0.00 | MARWAN ALSHEHHI | 234EA | 0 | 1.0 | | | |
| 8/ 1/00 | 225131 | 131.00 | 0.00 | MARWAN ALSHEHHI | 225BA | 27 | 0.9 | 0.9 | 0.5 | 0.0 |
| 8/ 1/00 | 225140 | 50.00 | 0.00 | MARWAN ALSHEHHI | 225BA | 0 | 1.0 | | | |
| 8/ 2/00 | 225184 | 101.00 | 0.00 | MARWAN ALSHEHHI | SIMUL | 27 | 1.0 | 1.0 | 0.2 | 1.0 |
| 8/ 3/00 | 225231 | 17.60 | 0.00 | MARWAN ALSHEHHI | 0 | | | | | |
| 8/ 3/00 | 225290 | 207.00 | 0.00 | MARWAN ALSHEHHI | 225BA | 27 | 1.5 | 1.5 | 0.4 | 2.5 |
| 8/ 4/00 | 225350 | 37.45 | 0.00 | MARWAN ALSHEHHI | 225BA | 0 | 0.7 | | | |
| 8/ 6/00 | 225507 | 53.50 | 0.00 | MARWAN ALSHEHHI | 225BA | 0 | 1.0 | | | |
| 8/ 7/00 | 225539 | 0.00 | 1000.00B | MARWAN ALSHEHHI | 0 | | | | | |
| 8/ 7/00 | 225587 | 193.00 | 0.00 | MARWAN ALSHEHHI | 225BA | 27 | 2.0 | 2.0 | 0.5 | 0.6 |
| 8/ 8/00 | 225601 | 0.00 | -1000.00B | MARWAN ALSHEHHI | 0 | | | | | |

Pagina del registro delle ore di volo di Marwan Al-Shehhi.
Fonte: atti del processo Moussaoui.

Il 18 aprile del 2001, Al-Shehhi si reca in Egitto e vi resta per due settimane.
In questo periodo incontra il padre di Atta.

A partire dal maggio del 2001, Al-Shehhi, così come gli altri piloti dirottatori, effettua diversi viaggi in aereo per studiare le procedure degli equipaggi di volo.

Fonti giornalistiche hanno riportato che il 23 agosto del 2001 il Mossad (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. Quattro dei nominativi coincidevano con altrettanti dirottatori dell'11 settembre: Nawaf Al-Hazmi, Khalid Al-Mihdhar, Marwan Al-Shehhi e lo stesso Mohamed Atta. Le stesse fonti sostengono che la CIA giudicò pocosignificativo il rapporto, che non indicava né date né obiettivi, e si limitò a inserire alcuni dei nominativi (tra cui Al-Mihdhar e Al-Hazmi) in una lista di sospetti terroristi chiamata TIPOFF. Non sono emersi riscontri a tali affermazioni. Al-Mihdhar e Al-Hazmi furono davvero inseriti nella TIPOFF, ma per altre ragioni che esamineremo più avanti.

Il 28 agosto Al-Shehhi acquista il biglietto per il Volo UA175 dell'11 settembre.
Il 9 settembre del 2001 raggiunge Boston e prende alloggio in un albergo.
Intorno alle 6:45 dell'11 settembre, Al-Shehhi chiama Atta al telefonino (la chiamata risulta registrata sui tabulati telefonici) e poi si imbarca sul Volo UA175.



Simulatore di volo per Boeing 727.
Fonte: Ebay.

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.

Questa foto è stata presa da Ebay, dove i voli ai simulatori vengono regolarmente venduti a prezzi di circa 300 dollari l'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 (anno 2006).



Fayez Rashid Banihammad
Fonte: processo Moussaoui.

Fayez Rashid Banihammad, nato il 19 marzo 1977 negli Emirati Arabi Uniti (EAU).

DIROTTATORE.

Molte fonti confondono l'identità di questo dirottatore con quella di un certo Fayez Ahmed Al-Shehri, altro affiliato ad Al-Qaeda proveniente però dall'Arabia Saudita.

Funzionario dell'ufficio immigrazione degli EAU, il 18 giugno del 2001 ottiene il visto di ingresso per gli Stati Uniti.

Il 25 giugno del 2001, apre due conti correnti bancari negli Emirati Arabi Uniti, sui quali versa 30.000 dollari.

Il 27 giugno del 2001, entra negli Stati Uniti a Orlando, in Florida, assieme a Saeed Al-Ghamdi.

Lì apre un conto corrente presso la SunTrust Bank (la stessa banca presso la quale aprono conti altri dirottatori, tra i quali i tre piloti Atta, Al-Shehhi e Jarrah).

Riceve altro denaro da Mustafa Al-Hawsawi, saudita che opera dagli Emirati Arabi come intermediario per finanziare i dirottatori (*Al-Hawsawi è stato catturato in Pakistan nel 2003*).

Il 27 agosto del 2001, Banihammad acquista i biglietti aerei per il Volo UA175 per sé e per un altro dirottatore, Mohand Al-Shehri, utilizzando una carta VISA.

L'8 settembre del 2001 prende alloggio presso un albergo di Boston.

La mattina dell'11 settembre, Banihammad, assieme a Mohand Al-Shehri, raggiunge, con un'auto noleggiata, il Logan International Airport, per imbarcarsi sul Volo UA175.



Mohand Al-Shehri.
Fonte: processo Moussaoui.

Mohand Al-Shehri, nato il 7 maggio 1979 in Arabia Saudita.
DIROTTATORE.

La sua identificazione è stata inizialmente contestata dal governo saudita, che 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 confermato la sua identificazione e 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 leader arabi erano troppo scossinell'apprendere che 15 dirottatori erano sauditi. Adesso i nomi di cui disponiamo lo confermano. Le loro famiglie sono state informate".

La famiglia ha riconosciuto la sua morte, a bordo del Volo UA175, ma ha dichiarato che il suo vero nome è Muhannad e non Mohand.

| | | | |
|--|--|---|--|
| 1. SURNAMES OR FAMILY NAMES (Specify as in Passport) AL SHEHRI | | DO NOT WRITE IN THIS SPACE | |
| 2. FIRST NAME AND MIDDLE NAME (Specify as in Passport) MUHAMMAD MUF | | B-1 MAX B-2 MAX MULT OR Visa Classification MAX | |
| 3. OTHER NAMES (GIVEN, BIRTH, PROFESSIONAL, ALIAS) NIL | | MULT OR Number Applications | |
| 4. DATE OF BIRTH (DAY MONTH YEAR) 7/5/79 | 5. PASSPORT NUMBER A982062 | MONTHS Validity | |
| 6. PLACE OF BIRTH (CITY, PROVINCE, COUNTRY) AD-DAMAM K.S.A | 7. DATE PASSPORT ISSUED (DAY MONTH YEAR) 25/11/99 | ISSUED/REFUSED ON | |
| 8. NATIONALITY Saudi | 9. SEX <input checked="" type="checkbox"/> MALE <input type="checkbox"/> FEMALE | LINDER SEC 00 287-963-9 | |
| 10. HOME ADDRESS (Include apartment no., street, city, province, and postal zone) Riyadh K.S.A | 11. NAME AND STREET ADDRESS OF PRESENT EMPLOYER OR SCHOOL (Postal box number unless applicable) 1st 2 | REFUSAL REVIEWED BY | |
| 12. HOME TELEPHONE NO. 00258423 | 13. BUSINESS TELEPHONE NO. | | |
| 14. COLOR OF HAIR Black | 15. COLOR OF EYES Brown | 15. COMPLEXION Fair | |
| 16. HEIGHT 1.60m | 17. MARKS OF IDENTIFICATION NIL | | |
| 18. MARITAL STATUS <input type="checkbox"/> Married <input checked="" type="checkbox"/> Single <input type="checkbox"/> Widowed <input type="checkbox"/> Divorced <input type="checkbox"/> Separated If married give name and nationality of spouse. | | 24. PRESENT OCCUPATION (If retired state last occupation) Student | |
| 19. NAMES AND RELATIONSHIPS OF PERSONS TRAVELING WITH YOU (NOTE: A separate application must be made for a visa for each traveler, regardless of age.) NIL | | 25. WHO WILL FURNISH FINANCIAL SUPPORT, INCLUDING TICKETS? MU SAIP | |
| 20. HAVE YOU EVER APPLIED FOR A U.S. VISA BEFORE, WHETHER IMMIGRANT OR NONIMMIGRANT? <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Yes Where? When? Type of visit? Visa was issued? Visa was refused? | | 26. AT WHAT ADDRESS WILL YOU STAY IN THE U.S.A? Area Hotel | |
| 21. HAS YOUR U.S. VISA EVER BEEN CANCELED? <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Yes When? By whom? | | 27. WHAT IS THE PURPOSE OF YOUR TRIP? visit | |
| 22. BEARS OF VISAS/STAMPS MAY GENERALLY NOT WORK IF STUDY IN THE U.S. DO YOU INTEND TO WORK IN THE U.S.? If YES, explain. <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Yes | | 28. WHEN DO YOU INTEND TO ARRIVE IN THE U.S.A? Next week | |
| 23. DO YOU INTEND TO STUDY IN THE U.S.? If YES, write name and address of school as it appears on form I-20. <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Yes | | 29. HOW LONG DO YOU PLAN TO STAY IN THE U.S.A? 6 months | |
| NONIMMIGRANT VISA APPLICATION | | 30. HAVE YOU EVER BEEN IN THE U.S.A.? <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Yes When? How long? COMPLETE ALL DIRECTIONS ON REVERSE OF FORM | |

La richiesta di visto per gli USA di Mohand Al-Shehri.
Fonte: atti del processo Moussaoui.

Mohand Al-Shehri studia alla Saudi Islamic University di Abha, in Arabia Saudita.

Nei primi mesi del 2000 annuncia alla sua famiglia l'intenzione di recarsi in Cecenia per combattere contro i russi.

La madre ha dichiarato che da quel momento ha risentito il figlio una sola volta, in una telefonata ricevuta dalla Cecenia durante la festa Eid El Adha ("festa del sacrificio"), il 5 marzo 2021.

Il 23 ottobre del 2000, Mohand Al-Shehri richiede e ottiene un visto per gli Stati Uniti.

Il 28 maggio del 2001, entra negli Stati Uniti, a Miami (Florida), insieme ad Hamza Al-Ghamdi e ad Ahmed Al-Nami.

Il 10 settembre trascorre la sua ultima notte in un albergo di Boston e il giorno dopo, insieme a a Fayez Banihammad, si imbarca sul Volo UA175, con il quale si schianterà contro la South Tower.



Ahmed Al-Ghamdi.
Fonte: processo Moussaoui.

Ahmed Al-Ghamdi, nato il 2 luglio 1979 in Arabia Saudita.
DIROTTATORE.

(Come per quasi tutti i dirottatori, numerose fonti riportano date di nascita anche sensibilmente differenti. La stessa FBI, nei primi elenchi divulgati, ha commesso errori e imprecisioni. Ciò si deve al fatto che i dirottatori hanno spesso utilizzato nomi e date diversi e le autorità dei paesi di origine non hanno contribuito a fare chiarezza. Al-Ghamdi ha utilizzato almeno sette alias e sei diverse date di nascita, talvolta corrispondenti a individui realmente esistenti e ancora in vita).

Tra il 1999 e il 2000 abbandona gli studi per recarsi in Cecenia a combattere contro i russi ma, come altri, viene inviato in Afghanistan. Lì viene selezionato per prendere parte all'operazione "11 settembre".

Il 3 settembre del 2000, ottiene il visto di ingresso per gli USA. A novembre di quell'anno, si reca a Beirut, in Libano.

Il 2 maggio del 2001, entra negli Stati Uniti dal Dulles International Airport di Washington, assieme a Majed Moqed (uno dei dirottatori del Volo AA77).

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

Il 2 agosto del 2001, ottiene un documento identificativo, rilasciato dallo Stato della Virginia (*quasi tutti i dirottatori si munirono di documenti identificativi americani*).

Il 29 agosto del 2001, lui e Hamza Al-Ghamdi acquistano i biglietti per il Volo UA175.

Il 7 settembre, sempre insieme a Hamza, raggiunge Boston.

L'8 settembre entrambi prendono alloggio 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. Lì si imbarcano sul Volo UA175.



Hamza Al-Ghamdi.
Fonte: processo Moussaoui.

Hamza Al-Ghamdi, nato il 18 novembre 1980 in Arabia Saudita.
DIROTTATORE.

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 Bahah e fonti arabe riportano che si conoscevano almeno dal 1999.

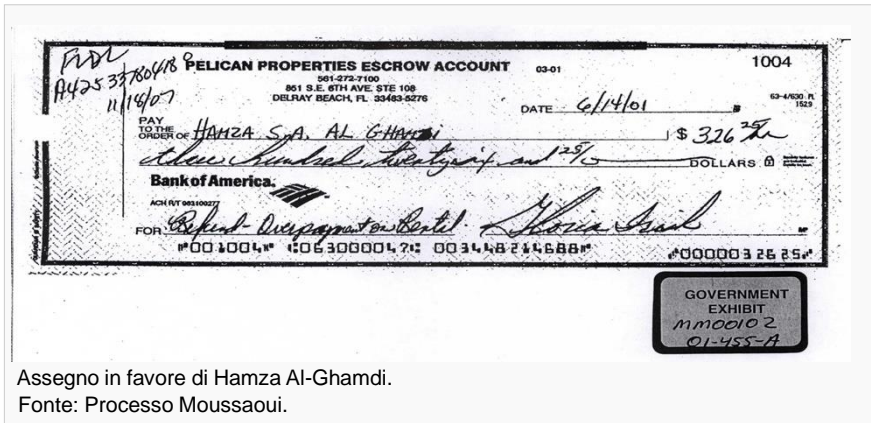
Diplomato alla Koranic High School di Belurashi, nel 2000 abbandona la famiglia per recarsi in Cecenia. Viene addestrato in Afghanistan.

Il 17 ottobre del 2000 ottiene il visto di ingresso per gli USA.

Nel marzo del 2001, è ripreso in un video di propaganda di Al-Qaeda in cui proclama le ragioni del suo martirio (il video, che mostra carte aeronautiche e piani di volo, verrà diffuso da Al-Jazeera dopo gli attentati).

Il 28 maggio del 2001, entra negli Stati Uniti, a Miami (Florida), assieme a Mohand Al-Shehri e ad Ahmed Al-Nami.

Trascorre gli ultimi giorni di vita a Boston e la mattina dell'11 settembre 2001, sale a bordo del Volo UA175.



Assegno in favore di Hamza Al-Ghamdi.
Fonte: Processo Moussaoui.

A sinistra: un assegno emesso dalla Pelican Properties di Delray Beach, Florida, infavore 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, cartedi credito e bancomat.

A destra: alcuni fotogrammi tratti da una serie di video girati da Al-Qaeda che riprendono le dichiarazioni di martirio di almeno 13 dei dirottatori, tra cui Hamza Al-Ghamdi.

Le riprese sarebbero state effettuate intorno al mese di marzo del 2001, in un campo di addestramento a Kandahar, in Afghanistan.

Montati con sfondi che richiamano gli attacchi dell'11 settembre, i video sono stati recapitati ad Al-Jazeera a partire dal 2002.

Dall'alto in basso: Ahmed Al-Haznawi, Abdulaziz Al-Omari, Saeed Al-Ghamdi, Wail Al-Shehri, Hamza Al-Ghamdi.

Sotto: altri fotogrammi tratti dai video.



Video di Al-Qaeda.
Fonte: Al-Jazeera.



Volo American AA77 Washington – Los Angeles

Boeing B757-223 – Impatto: Pentagono



Hani Hanjour.
Fonte: processo Moussaoui.

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, principalmente per l'abilità di pilotaggio dimostrata nel portare a termine l'attacco suicida contro il Pentagono, condotto a quota radente, che non sembra conciliarsi con le capacità di un pilota improvvisato.

Hanjour nasce in una famiglia benestante di Taif. Alla fine degli anni 80, giovanissimo, si reca in Afghanistan per combattere contro le truppe sovietiche ma non riesce nell'intento perché la guerra è ormai finita. Interrompe gli studi liceali per tentare la carriera di assistente di volo.

Nel 1991, si reca per la prima volta in USA, in Arizona, ospite di suo fratello maggiore Abulrahman, per frequentare un corso di inglese all'Università di Tucson, dal 14 ottobre al 6 dicembre.

Torna in Arabia nel febbraio del 1992 e si dedica per qualche tempo agli affari di famiglia.

Nel 1996 decide di diventare un pilota civile e ritorna negli Stati Uniti, ospite di alcuni amici del fratello. Nei primi giorni di settembre, frequenta la prestigiosa Sierra Academy Aeronautics di Livermore (California), una scuola che addestra i piloti di oltre 50 grandi compagnie aeree internazionali ma si ritira dopo alcune di lezioni di orientamento. Alla fine di quello stesso mese si iscrive alla CRM Airline Training di Scottsdale, Arizona, una scuola di volo specializzata in cockpit management (gestione della cabina di pilotaggio). Frequenta la scuola per due mesi e poi torna in Arabia alla fine di novembre del 1996.

Un anno dopo, il 16 novembre del 1997, ritorna negli Stati Uniti e riprende a frequentare i corsi della CRM. Contemporaneamente, segue le lezioni di volo della scuola Arizona Aviation di Phoenix.

Nel febbraio del 1998 ottiene la licenza di volo privato e inizia a effettuare i primi "solo flight", ossia a pilotare senza la presenza di istruttori. Prosegue l'addestramento e il 15 aprile del 1999 ottiene dalla FAA (l'agenzia che gestisce l'aviazione civile in USA) la licenza di pilota commerciale per plurimotori (licenza n. 2576802).

Subito dopo rientra in Arabia, dove tenta di continuare la sua carriera aeronautica, senza successo perché la scuola di volo di Jeddah respinge la sua istanza di ammissione.

Nel 2000 raggiunge l'Afghanistan e viene addestrato nella base di Al-Qaeda ad Al-Faruq. Le sue qualifiche di pilota attirano l'attenzione di Osama Bin Laden che lo affida a Khalid Sheikh Mohammed (ideatore e organizzatore degli attacchi dell'11 settembre).

L'8 dicembre del 2000, entra nuovamente negli USA e raggiunge San Diego dove si unisce a Nawaf Al-Hazmi, un altro dei dirottatori del volo American 77. Pochi giorni dopo i due si trasferiscono a Mesa, in Arizona.

Il 13 dicembre, Hanjour riprende a volare presso la Arizona Aviation.

Il 21 dicembre si iscrive ai corsi di addestramento della "Jet Tech Flight School", sussidiaria della "Pan Am International Flight Academy", per abilitarsi al Boeing 737 (un aereo molto simile al Boeing 757) attraverso l'uso del simulatore.

Il 16 marzo 2001, completa il corso sul Boeing 737.

Il 21 marzo la Jet Tech rilascia la certificazione che Hanjour ha completato il corso di 60 ore per l'addestramento al Boeing 737/200.

Nonostante Hanjour abbia ormai centinaia di ore di volo al suo attivo, sia reali che sul simulatore, i suoi istruttori ritengono che non sia pronto ad affrontare gli esami della FAA per l'abilitazione al pilotaggio di aerei di linea come il Boeing 737.

Le loro perplessità riguardano soprattutto la sua scarsa familiarità con la lingua inglese e le procedure, al punto che decidono di informare la FAA.

Peggy Chevrette, istruttore della JetTech, ha poi spiegato ai giornalisti: *"Non riesco a capacitarmi che avesse una licenza di volo commerciale, viste le sue capacità"*.

La FAA, in seguito alle segnalazioni ricevute, verifica 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 detto 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"*. Le parole di Bernard riassumono molto bene le capacità di Hanjour di pilotare un aereo in una missione suicida, nella quale non servono decollare, atterrare, parlare fluidamente l'inglese e rispettare le procedure.

Nei primi di aprile del 2001, Hanjour si sposta in Virginia e nel maggio seguente va a vivere in un appartamento nel New Jersey assieme ad altri dirottatori. Nel New Jersey effettua addestramento di volo presso la AFTS di Teterboro.

A partire dal mese di giugno del 2001, Hanjour intensifica la propria attività di addestramento al volo. Rapporti dell'intelligence americana riferiscono che in questo periodo Hanjour potrebbe aver ricevuto lezioni di volo da un pilota algerino, istruttore di volo ed esperto di Boeing 737, appositamente giunto negli USA.

Fino a tutto agosto del 2001, Hanjour noleggia velivoli presso varie scuole di volo, anche per



Hani Hanjour (a sinistra) e Majed Moqed ripresi dalla videocamera di un Bancomat nel Maryland il 5 settembre 2001.
Fonte: FBI.

voli "solo" (senza istruttore a bordo). In questo periodo capita che gli istruttori della AFTS di Teterboro (New Jersey) e quelli della Freeway Airport di Bowie (Maryland) gli neghino il permesso di noleggio senza istruttore a bordo, perché 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.

È 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.

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

La mattina seguente si imbarcano sul Volo AA77 in partenza dal Washington Dulles International Airport.

Sotto: questa sequenza di foto, esibita al processo Moussaoui e diffusa per la prima volta da Associated Press nel luglio del 2004, è tratta dalla ripresa di una videocamera di sorveglianza dell'aeroporto di Dulles, la mattina dell'11 settembre del 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.

Tutti e cinque i dirottatori del volo American 77 furono sottoposti a controlli supplementari di sicurezza al momento dell'imbarco. Tre di essi (Hanjour, Al-Mihdhar e Moqed) furono selezionati dal sistema informatico automatico CAPPs mentre i due fratelli Nawaf e Salem Al-Hazmi furono controllati su iniziativa degli addetti.

I controlli, però, non rilevarono nulla di anomalo. Sulla base delle procedure di sicurezza all'epoca in vigore, infatti, erano ammessi a bordo anche coltelli con lama di lunghezza non superiore a una decina dicentimetri.



Khalid Al-Mihdhar.
Fonte: processo Moussaoui.

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

Tra i 19 dirottatori, Al-Mihdhar e Nawaf Al-Hazmi sono quelli che hanno la più lunga esperienza di militanza nei ranghi di Al-Qaeda.

Già nel 1995 i due si recano nei Balcani per combattere a fianco dei musulmani bosniaci contro i serbi.

L'anno seguente Al-Mihdhar si reca in Afghanistan e nel 1997 va in Cecenia per combattere contro i russi.

Il 7 aprile del 1999 Al-Mihdhar ottiene il visto per l'ingresso negli USA.

Tra il 1998 e il 2000 la NSA americana (Agenzia per la Sicurezza Nazionale) intercetta diverse telefonate di Al-Mihdhar, Nawaf Al-Hazmi e Salem Al-Hazmi, attraverso un numero telefonico nello Yemen, appartenente a una base operativa di Al-Qaeda, utilizzato dallo stesso Osama Bin Laden. La NSA ritiene che i terroristi facenti capo a quel numero telefonico siano stati 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).

Dal 5 all'8 gennaio del 2000 Al-Mihdhar e Nawaf Al-Hazmi partecipano a un meeting di Al-Qaeda a Kuala Lumpur, in Malesia, nel corso del quale vengono pianificate le linee d'azione dell'organizzazione terroristica, tra le quali l'attentato all'USS Cole e quelli contro New York e Washington (la sua presenza al meeting, assieme a quella di altri dirottatori e organizzatori degli attentati dell'11 settembre, è stata documentata da alcuni filmati ripresi di nascosto dall'intelligence malese e successivamente acquisiti dalla CIA).

Osama Bin Laden ordina che i due si rechino in USA per addestrarsi al volo, in previsione di utilizzarli come piloti suicidi.

Il 15 gennaio del 2000, Al-Mihdhar raggiunge Los Angeles insieme a Nawaf Al-Hazmi. I due contattano altri musulmani residenti in USA e prendono lezioni di inglese.

Il 4 febbraio si spostano a San Diego dove iniziano a prendere lezioni di volo presso un paio di scuole. I risultati sono pessimi: a maggio entrambi decidono che è inutile continuare.

Il 10 giugno del 2000 Al-Mihdhar lascia gli Stati Uniti e raggiunge i propri familiari in Yemen, provocando il disappunto di Khalid Sheikh Mohammed. Secondo fonti locali è direttamente implicato nell'attentato del 12 ottobre al cacciatorpediniere americano USS Cole.

Il 4 luglio del 2001 ritorna negli Stati Uniti e si riunisce a Nawaf Al-Hazmi, stabilendosi a Paterson (New Jersey) dove si incontra con Atta, con Hanjour e con altri dirottatori.

Il 23 agosto i servizi antiterrorismo americani inseriscono Al-Mihdhar nella TIPOFF (un elenco di persone sospettate di avere legami con il terrorismo, mantenuto dal Dipartimento di Stato, che nel 2001 conteneva oltre 60.000 nomi) e gli viene revocato il visto di ingresso in USA. Questa misura però serve a poco, considerato che Al-Mihdhar è già in USA.

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.
Fonte: processo Moussaoui.

Majed Moqed, nato il 18 giugno del 1977 in Arabia Saudita.
DIROTTATORE.

Tra il 1999 e il 2000, Moqed abbandona gli studi universitari e raggiunge i campi di addestramento di Al-Qaeda in Afghanistan con l'intento di combattere in Cecenia.

Il 20 novembre del 2000, ottiene il visto di ingresso per gli USA.

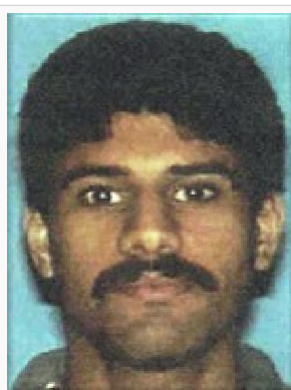
Il 25 novembre del 2000, si reca in Iran assieme a Satam Al-Suqami.

Il 2 maggio del 2001, entra in USA assieme a Ahmed Al-Ghamdi. I due raggiungono la Virginia dove si uniscono a Hani Hanjour.

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

Trascorre l'ultima notte di vita in albergo, insieme agli altri dirottatori del Volo AA77. Tra le macerie del Pentagono è stata rinvenuta una sua

tessera identificativa rilasciata in Arabia.



Nawaf Al-Hazmi.
Fonte: processo Moussaoui.

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

Al-Hazmi è un veterano di Al-Qaeda: nel 1993 è in Afghanistan, negli anni seguenti combatte in Bosnia e in Cecenia.

La sua storia è strettamente intrecciata con quella di Al-Mihdhar: è insieme a lui anche nel meeting di Al-Qaeda, in Malesia, del gennaio del 2000.

Il 3 aprile del 1999, ottiene il visto di ingresso per gli USA, che raggiunge assieme ad Al-Mihdhar il 15 gennaio del 2000.

Tenta, con scarsi risultati, di imparare l'inglese e di frequentare una scuola di volo per diventare pilota, ma nel maggio del 2000 si rende conto che non ha sufficienti capacità per riuscirci e desiste.

Osama Bin Laden ha però grande stima di lui e difatti Al-Mihdhar è secondo solo ad Atta, nel gruppo operativo dei 19 terroristi.

L'8 dicembre del 2000, accoglie Hani Hanjour al suo arrivo in USA e da quel momento i due resteranno quasi sempre assieme, fino alla tragica fine.

Il 23 agosto del 2001, il Dipartimento di Stato inserisce il suo nominativo nella lista TIPOFF.

Nawaf, insieme al fratello Salem e agli altri dirottatori del Volo AA77, trascorre la sua ultima notte in un albergo nei pressi dell'aeroporto Dulles, il Marriott di Herndon.

Un frammento della sua carta di identità sarà rinvenuto tra le macerie del Pentagono.

Sotto: documenti identificativi di Al-Hazmi e Moqed rinvenuti tra le macerie del Pentagono.



Carta di identità di Nawaf Al-Hazmi rinvenuta al Pentagono.
Fonte: processo Moussaoui.



Documento di Majed Moqed rinvenuto al Pentagono.
Fonte: processo Moussaoui.



Salem Al-Hazmi.
Fonte: processo Moussaoui.

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

Fratello di Nawaf. I suoi familiari e le autorità saudite hanno riferito che non era molto religioso, beveva e aveva avuto problemi con la giustizia.

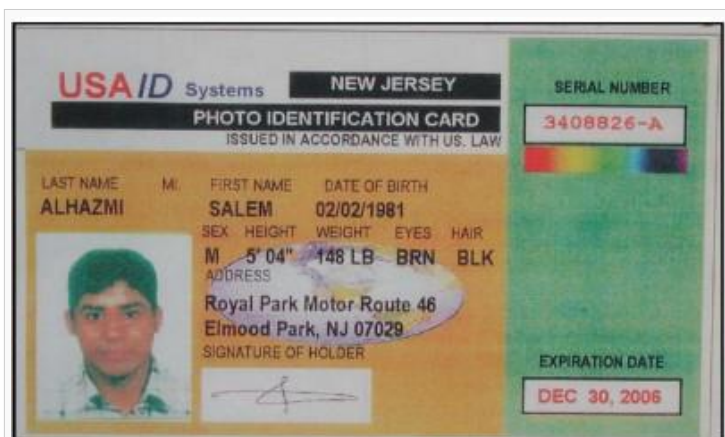
Segue le orme del fratello e tra il 1998 e il 1999 raggiunge i campi di addestramento di Al-Qaeda in Afghanistan, con lo scopo di combattere in Cecenia.

Tra il 1999 e il 2000 la NSA lo individua in seno a un gruppo di terroristi di Al-Qaeda che poi risulteranno implicati nell'attentato alla nave militare USS Cole, nello Yemen. Partecipa al meeting in Malesia del gennaio del 2000.

Alcune fonti riportano che fu il fratello Nawaf a pregare Osama Bin Laden affinché consentisse a Salem di prendere parte all'operazione "11 settembre".

Il 20 giugno del 2001 ottiene il visto di ingresso per gli Stati Uniti.

Il 29 giugno atterra all'aeroporto JFK di New York, assieme ad Al-Omari (uno dei dirottatori del Volo AA11) e si unisce al fratello e ad altri dirottatori, che stazionano nel New Jersey.



Documento di identità a nome di Salem Al-Hazmi.
Fonte: atti del processo Moussaoui.

Con essi trascorre la sua ultima notte, in un albergo di Herndon, nei pressi dell'aeroporto di Dulles dal quale, la mattina dell'11 settembre, si imbarca sul Volo AA77.

A sinistra, il documento identificativo rilasciato nel New Jersey a Salem Al-Hazmi.

Almeno 15 dei 19 dirottatori si munirono di documenti identificativi rilasciati dalle autorità americane.

Volo United UA93 Newark – San Francisco

Boeing B757-222 – Impatto: Shanksville, Pennsylvania



Ziad Jarrah.
Fonte: processo Moussaoui.

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

Si conoscono molti dettagli sulla vita privata di Ziad Jarrah, perché i suoi familiari e in particolare la sua ex fidanzata hanno accettato di parlarne con i giornalisti.

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

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

È un giovane allegro e aperto: conosce bene le migliori discoteche e spiagge nella zona di Beirut.

Nell'aprile del 1996, si trasferisce in Germania e si iscrive all'Università di Greifswald, per studiare la lingua tedesca, con l'intento di intraprendere gli studi di medicina.

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

Anche in Germania, Jarrah si fa notare per la sua allegria: movimentata le feste e beve birra.

Nel 1997, Jarrah cambia improvvisamente i suoi progetti e si trasferisce ad Amburgo, dove si iscrive alla facoltà di ingegneria aeronautica presso la University of Applied Sciences.

Nel corso dei mesi successivi, Aysel nota in lui un progressivo cambiamento: il giovane diventa un rigido osservante dei principi religiosi islamici, inizia a rimproverarla per il suo modo di vestire e le vieta di fumare e bere alcolici.

La ragazza non sa spiegarsi le ragioni di questo cambiamento.

In realtà, Jarrah è stato introdotto nella cosiddetta "cellula di Amburgo", il gruppo di fondamentalisti islamici legati ad Al-Qaeda e capeggiato da Haydar Zammar.

In seno a quel gruppo fa amicizia con Atta (volo American 11), Al-Shehhi (volo United 175) e Binalshibh.

Nel 1999 abbandona gli studi con l'intento di raggiungere la Cecenia per combattere a fianco dei guerriglieri islamici, ma Al-Qaeda ha altri progetti per lui e per i suoi nuovi amici.

Il 25 novembre del 1999, lascia Amburgo e parte per il Pakistan, da dove raggiunge l'Afghanistan e i campi di addestramento di Al-Qaeda, insieme ad Atta e agli altri.



Ziad Jarrah (a sinistra) e Mohamed Atta.
Fonte: NBC News.

A sinistra: un fotogramma tratto da un video diffuso da Al-Qaeda soltanto nel 2006, che riprende Ziad Jarrah e Mohamed Atta in Afghanistan nel gennaio del 2000.

Nel video i due piloti dirottatori scherzano e leggono le loro volontà testamentali.

Il 31 gennaio del 2000, Jarrah torna ad Amburgo. Denuncia lo smarrimento del proprio passaporto, in modo che sul nuovo documento non vi sia traccia del suo viaggio in Afghanistan.

Il 25 maggio del 2000, ottiene il visto di ingresso per gli USA.

Il 27 giugno del 2000, entra negli Stati Uniti e si iscrive subito alla Florida Flight Training Center, una scuola di volo di Venice, la stessa città in cui è ubicata anche la Huffman Aviation, frequentata da Atta e Al-Shehhi.



Particolare del visto sul passaporto di Jarrah.
Fonte: atti del processo Moussaoui.

Nei primi di agosto ottiene la licenza di pilota privato.

Il 7 ottobre del 2000, si reca in Germania a trovare la fidanzata Aysel, con la quale fa un viaggio a Parigi. Rientra in USA il 29 ottobre.

Il 24 novembre noleggia un aereo con il quale si reca alle Bahamas. Rientra il giorno seguente.

A partire dal mese di dicembre del 2000, si addestra presso i simulatori di volo per Boeing 727 e Boeing 737 della Aeroservice Aviation di Miami, in Florida.

Nel mese di gennaio del 2001, interrompe l'addestramento presso la FFTC di Venice.

Quello stesso mese, Jarrah si reca sia in Germania che in Libano. Aysel, la sua fidanzata, trascorre una decina di giorni con lui in Florida.

Jarrah farà altri viaggi in Germania nei mesi seguenti, ma non tornerà più in Libano a visitare la sua famiglia.

Nel mese di giugno del 2001, prende altre lezioni di volo presso la Hortman Aviation di Philadelphia.

A luglio, forse per un dissidio con Atta, Jarrah decide di abbandonare l'operazione e di tornare definitivamente in Germania da Aysel.



Jarrah al simulatore di volo Boeing.
Fonte: Los Angeles Times.



Jarrah durante le lezioni di volo in Florida.
Fonte: atti del processo Moussaoui.

È lo stesso Atta ad accompagnarlo all'aeroporto, il 25 luglio, con un biglietto aereo di sola andata. La sua defezione costringe Khalid Sheikh Mohammed a designare un altro pilota, Zacarias Moussaoui, fino a quel momento tenuto di riserva.

In Germania, Binalshibh riesce a convincere Jarrah a ritornare sui suoi passi.

Il 5 agosto del 2001, Jarrah ritorna in USA e riprende il suo posto nell'operazione (Moussaoui continua ad addestrarsi presso una scuola di volo, ma viene arrestato dall'FBI il 16 agosto).

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

Il 9 settembre prende alloggio al Day Inn, vicino all'aeroporto di Newark, nel New Jersey, assieme agli altri dirottatori del volo United 93.

Quello stesso giorno telefona per l'ultima volta alla propria famiglia.

Il 10 settembre, scrive una lettera ad Aysel, che la riceverà solo dopo la sua morte: " ...devi essere orgogliosa, perché 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, con l'intento di schiantare l'aereo contro il Campidoglio, ma l'eroica reazione dei passeggeri scriverà una pagina di storia del tutto diversa.

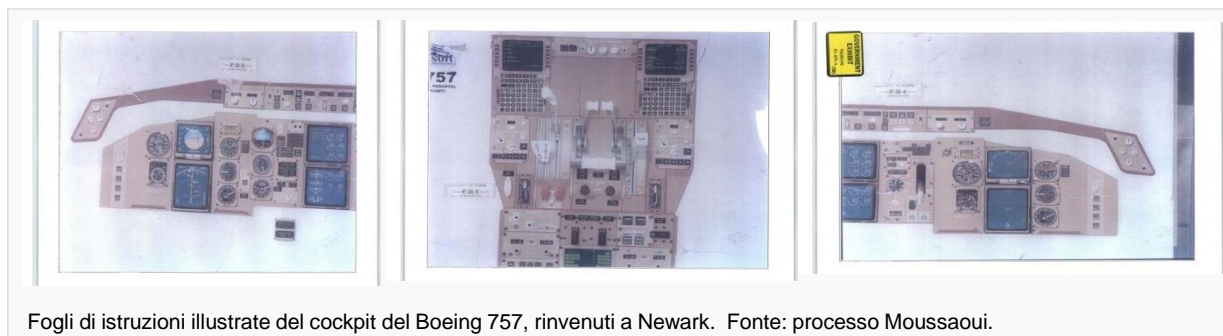


Passaporto di Jarrah recuperato tra i rottami del Volo 93.
Fonte:FBI.

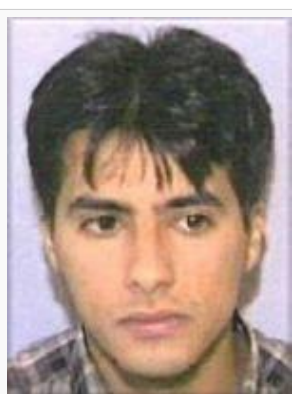
A sinistra: il passaporto di Ziad Jarrah, rinvenuto semidistrutto dal fuoco tra i rottami del volo United 93.

Sotto: subito dopo gli attentati, l'FBI ha rinvenuto, in un raccoglitore di rifiuti nell'albergo Day Inn a Newark (dove alloggiarono i dirottatori del volo United 93), una serie di fogli di istruzioni illustrate che spiegano nei minimi dettagli la strumentazione di volo del Boeing 757, il modello di aereo dirottato da Jarrah.

Le foto di tutti i fogli, ma anche altro interessante materiale probatorio, sono consultabili tra gli atti del processo Moussaoui.



Fogli di istruzioni illustrate del cockpit del Boeing 757, rinvenuti a Newark. Fonte: processo Moussaoui.



Ahmed Al-Nami.
Fonte: processo Moussaoui.

Ahmed Al-Nami, nato il 7 dicembre 1977 in Arabia Saudita.
DIROTTATORE.

Studente di legge islamica presso l'Università King Khaled (ex Saud University) di Abha, frequenta la Moschea di Seqeley dove incontra i fratelli Waleed e Wail Al-Shehri e Saeed Al-Ghamdi.

In quella stessa moschea, nei primi mesi del 2000, i quattro fanno giuramento solenne di diventare guerrieri di Allah. Successivamente raggiungono i campi di addestramento di Al-Qaeda in Afghanistan, ed è lì che vengono designati per prendere parte alla più sanguinosa missione suicida di tutti i tempi.

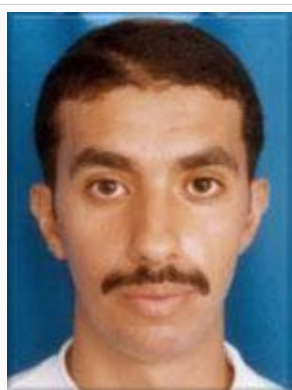
Nel marzo del 2001, Al-Nami viene filmato in un video di Al-Qaeda che ne preannuncia il martirio. Al-Nami è ripreso mentre studia mappe e piani di volo (il video sarà diffuso da Al-Qaeda dopo gli attentati).

Il 23 aprile del 2001, rientrato in Arabia Saudita, ottiene il visto per gli USA e il 28 maggio atterra in Florida insieme ad Hamza Al-Ghamdi e Mohand Al-Shehri.

Il 7 settembre raggiunge il New Jersey e si unisce agli altri dirottatori del volo United 93 con i quali raggiunge l'aeroporto di Newark la mattina dell'11 settembre 2001.



Al-Nami nel video diffuso da Al-Qaeda.
Fonte: Al-Jazeera.



Ahmed Al-Aznawi.
Fonte: processo Moussaoui.

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

Studente universitario, tra il 1999 e il 2000 abbandona gli studi con l'intento di recarsi in Cecenia a combattere contro i russi. Nel 2000 raggiunge i campi d'addestramento di Al-Qaeda in Afghanistan.

Il 12 novembre del 2000 ottiene il visto di ingresso per gli USA. Nei primi mesi del 2001 è ripreso in un video di Al-Qaeda nel quale preannuncia il suo martirio e promette di portare un messaggio di sangue all'America (il video sarà diffuso dopo gli attentati).



Ahmed Al-Aznawi nel video distribuito da Al-Qaeda. Fonte: Al-Jazeera.

L'8 giugno del 2001, atterra a Miami insieme a Wail Al-Shehri. Raggiunge Ziad Jarrah in un appartamento nei pressi di Fort Lauderdale. Pochi giorni prima dell'11 settembre 2001, si unisce agli altri dirottatori del Volo 93 in un albergo di Newark.



Saeed Al-Ghamdi.
Fonte: processo Moussaoui.

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

Il suo nominativo è stato spesso confuso con vari omonimi.

Insieme ad Ahmed Al-Nami e ai fratelli Waleed e Wail Al-Shehri, frequenta la Moschea di Seqeley dove, nella primavera del 2000, presta solenne giuramento di abbracciare la "Jihad" (la "Guerra Santa").

Il gruppo raggiunge i campi di addestramento di Al-Qaeda in Afghanistan.

Fra dicembre del 2000 e marzo del 2001, si fa filmare in un video di Al-Qaeda, in cui preannuncia il suo martirio (il video sarà diffuso su Al-Jazeera nell'aprile del 2002).

Il 12 giugno del 2001, ottiene il visto di ingresso per gli Stati Uniti.

Il 27 giugno seguente, entra in USA insieme a Fayez Banihammad, su un volo diretto a Orlando (Florida).

Alcune settimane prima dell'11 settembre, Saeed Al-Ghamdi, sotto il falso nome di Abdul Rahaman, telefona a Ramzi Binalshibh per comunicargli il numero e il tipo di obiettivi (v. scheda di Atta).

Il 7 settembre si unisce agli altri dirottatori del volo United 93 in un albergo vicino all'aeroporto di Newark.

Il suo passaporto sarà rinvenuto tra i rottami del velivolo.



Al-Ghamdi nel video di rivendicazione.
Fonte: Al-Jazeera.



Saeed Al-Ghamdi in Afghanistan.
Fonte: Al-Jazeera.

Nelle immagini in questa pagina: un fotogramma che mostra Saeed Al-Ghamdi durante il suo addestramento in Afghanistan; un documento relativo al suo ingresso alla frontiera statunitense e il suo passaporto rinvenuto tra i rottami del volo United 93.

Nel corso delle indagini sono stati rintracciati e acquisiti decine e decine di documenti di pertinenza ai 19 dirottatori.

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

| | | | |
|--|--|--|--|
| Admission Number 070792031 08 | | U.S. IMMIGRATION 060 ORL 7023 ADMITTED | |
| Immigration and Naturalization Service | | JUN 27 2001 | |
| I-94 Arrival Record | | CLASS B-2 UNTIL DEC 26 2001 | |
| 1. Family Name Alghamdi | | | |
| 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 Visa Was Issued JEDDAH | | 11. Date Issued (Day/Mo/Yr) 11/06/2001 | |
| 12. Address While in the United States (Number and Street) Hotel | | | |
| 13. City and State Orlando FL | | | |

La registrazione di Saeed Al-Ghamdi al suo ingresso in USA.
Fonte: atti del processo Moussaoui.



Particolare del passaporto di Saeed Al-Ghamdi ritrovato tra i rottami di United 93.
Fonte: atti del processo Moussaoui.

FONTI E BIBLIOGRAFIA CONSULTATE PER LA SEZIONE “I DIROTTATORI”

- The 9/11 Commission Report (2004).
Il Rapporto della Commissione indipendente sui fatti dell'11 settembre 2001. 567 pagine, complete di note esplicative sulle fonti e sui documenti acquisiti.
- Intelligence Joint Inquiry (2002).
Rapporto del Congresso sull'operato dei servizi di intelligence in relazione ai fatti che precedettero gli attacchi dell'11 settembre 2001. Alcune parti delle 858 pagine che compongono il documento sono ancora segrete. Le pagine da 415 a 443 sono state disvelate nel 2016 e riguardano collegamenti sospetti tra i dirottatori e alcuni funzionari sauditi.
- FBI 9/11 Timeline (2003).
Cronologia degli eventi riguardanti gli attentatori e i loro complici, redatta dall'FBI. Il documento è composto di 297 pagine, è una stampa di lavoro e contiene ampie parti tuttora classificate.
- Affidavit FBI e servizi giornalistici relativi al sequestro di auto e valigie di Atta. 2001.
Comprende atto di sequestro della Nissan Altima guidata da Atta, effetti personali e bagagli pertinenti ad Atta e Al-Omari; servizi giornalistici Portland Press (2001) e Newsday (2006).
- Reperto PX00021 dagli atti del Processo Moussaoui. 2006.
Comprende documenti, certificazioni, registri e attestazioni relativi all'addestramento al volo di Hani Hanjour.
- Monograph on 9/11 and Terrorist Travel (2004).
Si tratta di una monografia di 241 pagine realizzata da uno staff della Commissione indipendente, che esamina gli spostamenti dei terroristi e le modalità con cui essi sono entrati nel territorio americano.
- Monograph of Terrorist Financing (2004).
Altra monografia, anche questa redatta a livello di staff della Commissione indipendente, che nelle sue 155 pagine esamina i movimenti finanziari dei terroristi.
- 9/11 Commission Staff Statements (2004).
Serie di 17 rapporti redatti dalla Commissione indipendente e presentati nel corso di cinque udienze aperte al pubblico. Ciascun rapporto esamina un aspetto specifico degli eventi. Per la sezione “I dirottatori” abbiamo consultato gli Staff Statement n° 1 (analizza l'ingresso dei dirottatori negli Stati Uniti), n° 2 (analizza le vicende di tre degli attentatori), n° 16 (analizza l'organizzazione degli attentati).
- Staff Report del 26 agosto 2004.
Rapporto redatto a livello di staff della Commissione indipendente, analizza gli eventi cronologici connessi ai quattro voli dirottati e il sistema di sicurezza dell'aviazione civile. Rimasto a lungo classificato, Crono911 è stata la prima fonte italiana ad acquisirlo e ad esaminarlo.
- The “Finnlist” (2001).
Elenco di 370 presunti terroristi legati ad Al-Qaeda, 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, originariamente riservata, è stata diffusa per errore dalle autorità finlandesi (in particolare dalla Financial Supervision Authority) il 3 ottobre del 2001 e pertanto viene chiamata “Finnlist”. Essa contiene i dati anagrafici, compresi gli alias, dei terroristi individuati dall'FBI.

- Joint Inquiry Staff Statement, Eleanor Hill (settembre e ottobre 2002).
Dichiarazioni di Eleanor Hill, responsabile dello staff di inchiesta sull'operato dei servizi di intelligence, innanzi alle commissioni di inchiesta del Congresso.
- Testimonianza del direttore dell'FBI Robert S. Mueller (25 settembre 2002).
Mueller riferisce alle commissioni di inchiesta sull'arrivo dei terroristi in USA, sui loro movimenti, sulle operazioni finanziarie e sull'esecuzione degli attacchi.
- Testimonianza del Capo-servizio antiterrorismo CIA, Cofer Black (26 settembre 2002).
Black riferisce al Joint Inquiry l'organizzazione del servizio antiterrorismo della CIA (CTC), la storia delle operazioni antiterrorismo della CIA e dei suoi rapporti con l'FBI. Traccia la storia di Bin Laden e di Al-Qaeda. Rimarca le deficienze della CIA.
- Testimonianza del Capo-servizio antiterrorismo FBI, Dale Watson (26 settembre 2002).
Watson riferisce al Joint Inquiry l'organizzazione dei servizi di antiterrorismo dell'FBI, i rapporti con la CIA, le operazioni antiterrorismo e le prospettive future.
- FBI Press Release del 27 settembre 2001.
Il primo comunicato ufficiale dell'FBI che riporta la lista con i nomi dei 19 dirottatori e le loro fotografie, suddivise tra ciascun volo.
- FBI Press Release del 14 settembre 2001.
Il primo comunicato ufficiale dell'FBI con l'elenco dei nomi dei 19 dirottatori.
- FBI Press Release del 4 ottobre 2001.
L'FBI di Boston rende nota una cronologia dei movimenti di Atta e Al-Omari nell'area di Portland e lancia un appello ai cittadini in possesso di ulteriori informazioni.
- US Eastern District Court of Virginia, Case 1:01-cr-00455, USA vs. Moussaoui.
Atti, trascrizioni, deposizioni e prove documentali acquisiti nel processo contro Zacarias Moussaoui, complice degli attentatori, arrestato nell'agosto del 2001. Nel processo sono stati ricostruiti i movimenti di Moussaoui e degli attentatori, l'organizzazione degli attacchi, le responsabilità di Osama Bin Laden e di altri membri di Al-Qaeda.
- Atti del processo John Patrick O'Neill contro l'Iraq (2003 e 2004).
O'Neill era un ex-agente speciale dell'FBI, rimasto ucciso negli attentati dell'11 settembre. I suoi familiari hanno mosso causa contro il governo iracheno sostenendo la sua complicità negli attacchi. Negli atti dei processi viene ricostruita la storia di Al-Qaeda.
- *"Le Menti Criminali del Terrorismo"*, di Yosri Fouda. ISBN 88-8289-998-5.
Edizione italiana del libro pubblicato nel 2003 con il titolo *"Mastermind of Terror"*. Contiene l'intervista nella quale Khalid Sheikh Mohammed, prima del suo arresto, spiegò al giornalista arabo Fouda, di Al-Jazeera, tutti i dettagli della preparazione degli attentati dell'11 settembre 2001. Khalid Sheikh Mohammed ha personalmente ideato, pianificato e organizzato gli attacchi, di concerto con Osama Bin Laden.
- Dichiarazioni rese da Khalid Sheikh Mohammed poco dopo il suo arresto nel 2003, acquisite ed esibite nel processo USA vs. Moussaoui. Case 01-455A. Defendant Exhibit n. 941.
- Dichiarazioni rese da Khalid Sheikh Mohammed, Ramzi Binalshibh e Al-Shaykh Al-Libi (rispettivamente organizzatore, reclutatore/finanziatore e responsabile dell'addestramento degli attentatori) nel corso della fase introduttiva del processo militare aperto contro di loro nel 2007 presso la base di Guantanamo (isola di Cuba).
- Paul Thompson, *"The Terror Timeline"* (Regan Books 2004), ISBN 0060783389.
Ricca cronologia di notizie e fonti disponibili sui fatti dell'11 settembre.
L'edizione online è intitolata *"Day of 9-11 Timeline"*.

- Complete 9/11 Timeline di CooperativeResearch.org.
Si tratta forse della cronologia di fonti più completa e obiettiva tra quelle reperibili sul Web. È un "open project": chiunque può integrare, arricchire o modificare le singole voci. Questa caratteristica impone di verificare sempre la corrispondenza tra le citazioni e le fonti cui esse fanno riferimento.
- The Avalon Project: September 11, 2001.
Progetto curato dall'Università di Yale, che propone una vasta raccolta di documentazione.
- Dipartimento di Stato USA – Uff. 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.
- Ambasciata Reale dell'Arabia Saudita. Discorso del Re Fahd del 5 marzo del 2001.
Corrispondenza al 5 marzo della festività "Eid Al-Adha" nell'anno occidentale 2001.
- FAIR: "Identity and Immigration Status for 9/11 Terrorists".
La FAIR, ente che si occupa di studi sull'immigrazione in USA, ha analizzato le identità dei terroristi dell'11 settembre e le modalità del loro ingresso e permanenza in America.
- Human Rights Watch: "List of ghost prisoners, possibly in CIA custody" (dicembre 2005).
Rapporto del noto ente per i diritti umani sui prigionieri custoditi in segreto dalla CIA.
- Amnesty International. Rapporto su Haydar Zammar. Aggiornato al 2005.
- Rohan Gunaratna, "Al-Qaeda's Trajectory in 2003" (maggio 2003).
L'autore è analista dell'Institute of Defence and Strategic Studies. Questo report, pubblicato da UNISCI Papers, analizza gli attentati dell'11 settembre e in particolare il coinvolgimento di Khalid Sheikh Mohammed.
- "Mapping Network of Terrorist Cells", Valdis Krebs (2002).
Visualizzazione grafica dei contatti e delle interrelazioni tra i dirottatori e altri terroristi di Al-Qaeda, ottenuta mediante un software analitico professionale.
- 911Myths (2005-2021).
Il sito è nato come portale di debunking delle teorie complottiste ma poi è diventato un vero e proprio database del materiale disponibile sui fatti dell'11 settembre, sia ufficiale che giornalistico. Ad oggi (2021) è tra le poche fonti ancora disponibili sul Web e aggiornate.
- Team8plus: "Tracking 9/11 Hijackers" (2006-2008).
Interessante raccolta di dati, fonti, citazioni, immagini e documenti suddivisa in una serie di schede biografiche che tracciano attività e spostamenti dei dirottatori.
- The Center for Public Integrity: "Access to flight simulators" (25 settembre 2001).
Articolo sull'utilizzo dei simulatori di volo da parte dei dirottatori.
- Time: "Atta's Odyssey" di John Cloud (8 ottobre 2001).
La vita e gli spostamenti di Atta. Già pubblicato da Time il 30 settembre 2001.
- ABC Four Corners: "Atta's Timeline" (12 novembre 2001).
Una timeline "giornalistica" della vita di Atta.
- Yosri Fouda (Al-Jazeera): "Top Secret: The Road to September 11" (2002).
Documentario nel quale sono inserite le interviste rese a Fouda da alcuni organizzatori degli attacchi. Tra le altre cose si parla del messaggio con cui Atta comunicò la data degli attacchi a Binalshibh. (Recensione CNN del 12 settembre 2002).

- PBS Frontline: *"Hunting Bin Laden"*; *"Inside the Terror Network"*; *"The Man Who Knew"*. Frontline è la sezione speciale del network giornalistico indipendente PBS. Le sue inchieste hanno ricostruito le tappe fondamentali dei fatti dell'11 settembre, la vita di alcuni dei dirottatori (Atta, Al-Shehhi, Jarrah) e la storia di Bin Laden e Al-Qaeda.
- Quentin McDermott (ABC Four Corners): *"Rudi Dekkers"* (21 ottobre 2001). Intervista a Rudi Dekkers, presidente della Huffman Aviation, scuola di volo frequentata da Atta e Al-Shehhi.
- C.P. Tiemann (Associated Press) su Sign On San Diego (2 febbraio 2005). *"Neighbor of lead Sept. 11 hijacker testifies in Germany"*. L'articolo riporta la testimonianza di un vicino di casa di Atta, ad Amburgo, resa in un procedimento giudiziario tedesco contro il presunto terrorista Motassadeq, sulla personalità e sulla vita del dirottatore e dei suoi complici.
- CNN World, 9 settembre 2002. *"Al-Jazeera: Bin Laden tape praises hijackers"*. Notizia del video realizzato da Al-Qaeda e trasmesso su Al-Jazeera, in cui sono mostrati vari dirottatori dell'11 settembre che preannunciano il loro martirio. La CNN ha pubblicato alcuni fotogrammi del video in cui si vedono i dirottatori e particolari di piani e manuali di volo.
- CNN World, 12 settembre 2002. *"Al-Jazeera offers accounts of 9/11 planning"*. Notizia della diffusione di un servizio su Al-Jazeera, del giornalista Yosri Fouda, in cui sono riportate le interviste a Ramzi Binalshibh e a Khalid Sheikh Mohammed che spiegano l'organizzazione degli attentati da parte di Al-Qaeda.
- CNN Breaking News, 14 settembre 2001. *"List of names of 18 suspected hijackers"*. Trascrizione della trasmissione in cui la CNN fornisce un primo elenco nominativo di 18 sospetti dirottatori e una prima ricostruzione sui loro movimenti e sulle scuole di pilotaggio da essi frequentate. Le informazioni non sono ancora ufficiali, i nominativi sono trascritti in fonetico e alcuni sono errati (per esempio Mosear Canead).
- CNN, 21 settembre 2001. *"Hijackers likely skilled with fake Ids"*. L'articolo riporta e commenta dichiarazioni del direttore dell'FBI Mueller secondo cui alcuni dei terroristi potrebbero aver utilizzato false identità e documenti contraffatti.
- CNN, 20 ottobre 2001. *"Investigating Terror"*. Trascrizione di una trasmissione di approfondimento che comprende varie interviste, tra cui quella a Marcel Bernard, istruttore di volo della Freeway Airport, che riferisce come Hanjour avesse qualità di pilotaggio sufficienti per effettuare la sua missione suicida.
- CNN Money, 1° novembre 2001. *"Financing Terror. The underground network..."*. Analisi dei movimenti finanziari di Al-Qaeda e dei dirottatori
- CNN World, 19 febbraio 2003. *"Profile: Mounir el Motassadeq"*. Approfondimento su al-Motassadeq, arrestato in Germania in quanto sospetto fiancheggiatore di Atta e affiliato alla cellula Al-Qaeda di Amburgo.

- CNN World, 20 luglio 2005.
"Atta's father praises London bombs".
 Intervista al padre di Atta che esulta per gli attentati di Londra.
- Telegraph, 20 settembre 2001.
"Piecing together the shadowy lives of the hijackers".
 Propone informazioni biografiche sui 19 dirottatori.
- Telegraph, 23 settembre 2001.
"Revealed: the men with stolen identities".
 L'articolo approfondisce le informazioni secondo cui alcune identità dei dirottatori sarebbero state falsificate duplicando quelle di altre persone.
- Telegraph, 5 ottobre 2001.
"Blunder puts suspects on internet".
 La diffusione dell'elenco di 370 nominativi sospetti affiliati ad Al-Qaeda, compresi i dirottatori dell'11 settembre, noto come "The Finnlist".
- Telegraph, 14 settembre 2002.
"The six sons of Asir".
 Biografia e interviste ad amici e familiari di alcuni dirottatori provenienti da Asir e Baha.
- Newsweek (MSNBC), 20 settembre 2001.
"Investigators link last week's attacks, Embassy Bombings in Africa and USS Cole".
 Collegamenti tra i dirottatori e altri attentati in Africa, riunioni di Al-Qaeda in Malesia.
- Newsweek (MSNBC), 21 giugno 2004.
"A tortured debate".
 La cattura di Ibn Al-Shaykh Al-Libi dell'11 novembre 2001 e la sua detenzione.
- The Washington Post Online, 16 settembre 2001.
"Four planes, four coordinated teams".
 Primi dati sull'identità dei dirottatori dei 4 voli e notizie biografiche.
- The Washington Post, 16 settembre 2001.
"You never imagine a Hijacker next door".
 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, 15 ottobre 2001.
"Hanjour a study in paradox".
 Approfondimento sulla vita di Hanjour, interviste al fratello, familiari e conoscenti.
- The Washington Post, 14 luglio 2002.
"Yemeni fugitive was critical to unfolding of Sept. 11 Plot".
 Dettagli sulla riunione in Malesia e sull'attacco al Cole in Yemen. Il coinvolgimento di Al-Mihdhar, Nawaf Al-Hazmi e Ramzi Binalshibh. Le riunioni in Spagna.

- The Washington Post, 10 settembre 2002.
"Mysterious Trip to Flight 77 Cockpit".
 Il Volo AA77, la vita e l'addestramento di Hanjour, il suo incontro con Al-Qaeda in Afghanistan, la sua insistenza a voler imparare a pilotare il Boeing 757, la sua presunta carriera di pilota nelle linee aeree degli Emirati Arabi. Interviste ai familiari.
- The Washington Post, 11 settembre 2002.
"Hamburg's Cauldron of Terror".
 Le attività della "cellula di Amburgo", il ruolo del reclutatore Zammar e la scelta dei piloti dirottatori.
- The Washington Post, 23 ottobre 2002.
"Hijackers had hoped to fight in Chechnya".
 Dalle dichiarazioni rese da Motassadeq, affiliato alla cellula di Amburgo e processato in Germania, emergono particolari sui viaggi in Cecenia e 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, 2 ottobre 2003.
"Spreading Saudi Fundamentalism in U.S.".
 L'articolo cita la circostanza che tre dirottatori del Volo AA77 alloggiarono al Marriott Inn di Herndon in Virginia la notte tra il 10 e l'11 settembre del 2001. Nell'albergo alloggiava anche Rahman Hussayen, rappresentante del governo dell'Arabia Saudita.
- The Washington Post, 5 febbraio 2007.
"In Another CIA Abduction, Germany Has an Uneasy Role".
 La cattura di Haydar Zammar e la sua detenzione in Siria.
- The Washington Times, 10 settembre 2002.
"Killers in the cockpit: who and why?".
 Identità, vita e movimenti dei 19 terroristi. Rinvenimento della Toyota Corolla nell'aeroporto di Dulles.
- The New York Times, 17 ottobre 2001.
"Mohamed Atta in close call in incident at Miami Airport".
 L'episodio del 26 dicembre 2000 in cui Atta e Al-Shehhi abbandonarono su una pista dell'aeroporto di Miami l'aereo che avevano noleggiato, a causa di un'avaria.
- The New York Times, 10 settembre 2002.
"On path to the U.S. Skies, plot leader met bin Laden".
 Gli Incontri fra i terroristi e Bin Laden, la cellula di Amburgo, i viaggi in Afghanistan. Le dichiarazioni dei terroristi catturati.
- The New York Times, 18 gennaio 2003.
"Germans Were Tracking Sept. 11 Conspirators...".
 Le indagini della polizia tedesca sulla cellula di Amburgo, a partire dal 1998. La figura e le dichiarazioni di el-Motassadeq.
- The Los Angeles Times, 21 settembre 2001.
"FBI chief raises new doubts over hijacker's identities".
 L'FBI ammette che alcuni dirottatori potrebbero non essere stati identificati correttamente, per via del possibile utilizzo di documenti falsificati e dell'esistenza di omonimi.
- Los Angeles Times, 27 settembre 2001.
"Mainly, they just waited".
 Gli spostamenti e l'addestramento al volo di Atta, di Hanjour e degli altri dirottatori. Testimonianze degli istruttori di volo e critiche alle capacità di pilotaggio di Hanjour.

- Los Angeles Times, 11 settembre 2002.
"Tapes reveal testament of hate".
 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 da altri media.
- CBS News, 27 settembre 2001.
"The FBI's hijacker list".
 La lista dei dirottatori per ciascun volo, con alcune annotazioni sulle loro vicende.
- CBC News, 10 ottobre 2001.
"The story of Ziad Jarrah" e *"Timeline of Jarrah"*.
 Due servizi dedicati al pilota suicida Ziad Jarrah con interviste ai suoi familiari.
- 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 e alcune segnalazioni inviate alla FAA.
- CBS News, 9 ottobre 2002.
"9/11 Hijacker made test flights".
 Il servizio rivela che Hani Hanjour noleggiò aerei privati per voli su Washington e New York allo scopo di studiare gli obiettivi degli attacchi.
- CBS News, 16 giugno 2004.
"9/11 Plotter wanted 10 planes".
 Le rivelazioni sui retroscena dell'11 settembre, ottenute dai terroristi catturati, tra cui Khalid Sheikh Mohammed. La vicenda di Jarrah e la prevista sostituzione con Moussaoui. Le istruzioni ai piloti dirottatori di schiantare gli aerei al suolo in caso di problemi.
- BBC News, 2 ottobre 2002.
"Report details US intelligence failures".
 Il servizio riprende alcune rivelazioni della stampa tedesca, secondo cui la CIA sottovalutò una segnalazione dei servizi segreti israeliani sulla possibilità di attentati.
- BBC News, 24 febbraio 2004.
"CIA had 9/11 hijacker details".
 Il servizio, relativo alle attività della cellula di Amburgo, rivela che l'intelligence tedesca aveva segnalato alla CIA nel 1999 il nome incompleto di Marwan al-Shehhi e un numero telefonico, ottenuti nel corso di attività di sorveglianza su Heidar Zammar.
- BBC News, 4 dicembre 2006.
"Profile: Mounir al-Motassadek".
 Servizio dedicato a uno dei terroristi della cellula di Amburgo.
- Associated Press, 15 settembre 2001.
"Hijackers came from US friendly Nations".
 Provenienza dei dirottatori. L'addestramento presso le scuole di volo USA.
- Associated Press, 27 settembre 2001.
"FBI willing to work with detainees with terror plot info".
 Le indagini dell'FBI, i movimenti di Atta, gli incontri dei terroristi in Spagna.

- Associated Press (su Augusta Chronicle), 22 luglio 2004.
"Video shows Pentagon hijackers being allowed to pass through airport screening".
 Svelato un video delle telecamere di sicurezza dell'aeroporto di Dulles, che mostra i cinque dirottatori del Volo AA77 superare i controlli pre-imbarco. Il servizio mostra alcuni fotogrammi tratti dal video (il fotogramma attribuito a Hanjour, però, non è quello corretto).
- 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. Queste informazioni, come altre analoghe di questi giorni, si riferiscono ai primi comunicati dell'FBI.
- Cox News, 21 ottobre 2001.
"Hijackers had a tough time with flying lessons".
 Servizio sui dirottatori Al-Mihdhar e Al-Hazmi, le lezioni di volo e i movimenti in USA. Il meeting in Malesia. Il noleggio della Toyota Corolla e il suo rinvenimento al Dulles.
- Die Zeit, 1 ottobre 2002.
"Deadly Mistakes".
 Dettagliato servizio del giornale tedesco, che mette in evidenza una serie di errori commessi dai servizi antiterrorismo americani nel valutare l'importanza di una serie di informazioni che avrebbero potuto portare a prevenire gli attentati. Il giornale fa riferimento, tra l'altro, ai movimenti di Al-Mihdhar e Al-Hazmi, nonché a una segnalazione inviata alla CIA dal Mossad il 23 agosto del 2001.
- ABC News, 12 settembre 2001.
"Terrorist Hunt. Suspects Id... White House Originally Targeted".
 Prime evidenze investigative sui terroristi e sui loro movimenti. Il contenuto delle valigie rinvenute. Rinvenimento del passaporto di Al-Suqami tra le macerie.
- FOX News (AP), 10 maggio 2002.
"FAA Probed, Cleared Sept. 11 Hijacker in Early 2001".
 Il servizio rivela che Hanjour fu sottoposto a una verifica delle capacità di volo da parte di un ispettore della FAA e che superò il controllo.
- St. Petersburg Times, 16 settembre 2001.
"Hijackers got state IDs legally".
 L'articolo ricostruisce le modalità con cui i terroristi sono riusciti a procurarsi legalmente patenti di guida e documenti identificativi presso varie autorità statunitensi. L'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 Over Plummeting Profits".
 Intervista a Marcel Bernard su Hani Hanjour.
- Arab News, 17 settembre 2001.
"Al-Shihri says sons missing for 10 months".
 Intervista al padre dei fratelli Al-Shehri.

- Arab News, 20 settembre 2001.
"Hijacker list raises more questions".
 I dubbi e le conferme sull'identificazione dei 19 dirottatori suicidi. Le informazioni raccolte dai loro familiari. Il coinvolgimento di alcuni dirottatori in Cecenia.
- Financial Times, 29 novembre 2001.
"How the hijackers went unnoticed".
 I movimenti dei terroristi, le operazioni di finanziamento, il denaro che Al-Qaeda ha speso per organizzare gli attentati.
- National Review, 24 ottobre 2002.
"Jihad at Work".
 La presenza di Al-Qaeda in Cecenia e i collegamenti con i terroristi dell'11 settembre. Le informazioni francesi sul ruolo di Moussaoui nell'arruolamento di combattenti da inviare in Cecenia.
- The Seattle Times, 2001.
"Understanding the conflict".
 Dossier sui fatti dell'11 settembre con una serie di approfondimenti sui dirottatori: identità, fotografie, vicende biografie e dichiarazioni dei familiari.
- USA Today (AP), 7 maggio 2003.
"Wedding video shows 9/11 hijackers and plotters".
 Il servizio riprende una nota dell'Associated Press. Un video mostra alcuni dei dirottatori che partecipano al matrimonio di un loro amico, ad Amburgo, nell'ottobre del 1999.
- Sun Sentinel, 28 settembre 2001.
"Multiple identities of hijack suspects confound FBI".
 L'articolo evidenzia le difficoltà incontrate dall'FBI nell'identificare con certezza tutti i dirottatori.
- Der Spiegel, 3 febbraio 2003.
"The puzzle was laid out on the table".
 L'articolo riferisce delle attività della cellula di Amburgo e della sorveglianza dell'intelligence tedesca sin dagli anni 90. Cita nomi e pseudonimi di Zammar, Motassadeq, al-Shehhi, Atta, Binalshibh.
- Der Spiegel, 8 settembre 2003.
"Panoply of the absurd".
 Servizio che dimostra l'inconsistenza delle "teorie cospirazioniste", compresa quella secondo cui alcuni dei dirottatori suicidi sarebbero ancora vivi. Le conferme dell'identità e della morte dei terroristi. I casi di omonimia. La vicenda di Atta.
- Independent Online, 15 aprile 2002.
"WTC hijackers knew they had one-way ticket".
 Un video diffuso da Al-Jazeera mostra uno dei dirottatori che preannuncia il martirio con la benedizione di Osama Bin Laden e Ayman Al-Zawahiri.
- The Boston Globe, 15 settembre 2001.
"Hijackers may have taken Saudi identities".
 Il servizio commenta il ritrovamento dei bagagli di Atta, contenenti vari effetti e documenti, tra cui il suo testamento spirituale. Si descrivono i problemi nell'identificazione corretta di tutti i dirottatori, i casi di omonimia, le prime risultanze investigative. L'Arabia Saudita ipotizza che i dirottatori si siano serviti di identità arabe rubate o contraffatte.

- 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, 11 settembre 2002.
"Profiles of 9/11 Saudi Hijackers".
 Sintetiche biografie e dettagli sui dirottatori suicidi sauditi. Basato su fonti arabe e sulle dichiarazioni dei familiari dei dirottatori.
- Newsday, 23 settembre 2001.
"Tracing Trail of Hijackers".
 Informazioni sui movimenti dei dirottatori, dichiarazioni degli istruttori di Hanjour.
- The Hindu (AP), 23 luglio 2004.
"How the hijackers sailed through security".
 L'articolo commenta la diffusione del video in cui si mostra l'imbarco dei dirottatori del volo American 77 a Dulles. Il fotogramma mostrato nell'articolo è però sbagliato.
- Arizona Daily Star, 24 luglio 2004.
"How Southern Arizona became home base for terror".
 Il servizio analizza e commenta i movimenti dei dirottatori in Arizona e la presenza di Al-Qaeda in quello Stato e presso l'Università di Tucson dove Hanjour studiò nel 1991.
- The Observer (Guardian), 23 settembre 2001.
"The men who brought the world to brink of war".
 Informazioni biografiche dei dirottatori. La presenza di Khalid Al-Mihdhar in Malesia.
- The Observer (Guardian), 7 ottobre 2001.
"Saudi hijacker was key link to Bin Laden".
 I collegamenti tra i dirottatori suicidi e Osama Bin Laden, l'attacco all'USS Cole e i meeting in Malesia.
- Guardian, 16 aprile 2002.
"Chilling, defiant: the video suicide message of a September 11 killer".
 L'articolo commenta il video di Al-Qaeda trasmesso da Al-Jazeera, in cui si rivendicano gli attentati dell'11 settembre. Il video mostra Ahmed Al-Haznawi, uno dei dirottatori suicidi, che legge un proclama in previsione del suo martirio.
- People's Daily, USA Today e altri (AP), 6 febbraio 2002.
"Arabia admit Hijackers of Sept. 11 Attacks were citizens".
 Soltanto nel febbraio 2002 l'Arabia Saudita riconosce l'identità e la nazionalità dei 15 dirottatori sauditi e ammette di aver informato le relative famiglie.

LA CRONOLOGIA

Nelle prossime pagine sviluppiamo la sequenza cronologica dei fatti salienti avvenuti nella giornata dell'11 settembre 2001 e degli eventi più significativi fino al 31 dicembre di quell'anno.

Per ciascuna voce sono indicate le fonti di riferimento, tutte consultabili sul sito Crono911.

La citazione di una o più fonti non esclude che quella stessa informazione sia riportata anche da altre fonti non espressamente citate.

Per la redazione di questa cronologia, abbiamo privilegiato le fonti primarie e oggettive: comunicazioni radio; registrazioni telefoniche; tracciati radar; dati memorizzati sulle "scatole nere"; reperti processuali; ecc.

Abbiamo consultato le relazioni tecniche dell'NTSB, della FAA e del NIST; i verbali di interrogatorio e le interviste ai testimoni.

Abbiamo esaminato i rapporti e tutti gli altri atti prodotti dalle commissioni di inchiesta; le ricerche referenziate di qualificati giornalisti investigativi; i documenti storici e le testimonianze oculari.

Infine, abbiamo integrato queste informazioni con una ristretta selezione di quei servizi giornalistici che hanno oggettivo valore documentale: eventi cui il cronista ha assistito direttamente, interviste a testimoni e protagonisti, cronache di avvenimenti successivi all'11 settembre 2001.

Attraverso minuziose verifiche incrociate abbiamo approfondito e stabilito con la massima precisione orari e circostanze dei singoli eventi.

Il risultato di questo lavoro è una cronologia completa, precisa, attendibile e aggiornata che non trova paragoni in alcuna pubblicazione precedente, tanto meno in lingua italiana.

Significato di alcune abbreviazioni nelle note:

CR: 9/11 Commission Report
JI: Intelligence Joint Inquiry
SR: Staff Report
WDF: Working Draft Chronology dell'FBI
RADES: Tracciati Radar dell'USAF
SATHE: Summary of Air Traffic Hijack Events della FAA

STATI UNITI

11 SETTEMBRE 2001

Le condizioni meteo sono ideali: cielo limpido e sereno su tutto il paese.¹⁰
Il Campidoglio si prepara ad accogliere i lavori del Congresso degli Stati Uniti.
Tra i relatori ci sarà Laura Bush, moglie del presidente.¹¹

Ore 5:33 – Portland (Maine).

Mohamed 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, targata Massachusetts 3335VI.



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.
Fonte: AP.

Si dirigono al Portland International Jetport, che dista pochi minuti di auto dall'albergo, e alle 5:40 parcheggiano di fronte all'ingresso dell'aeroporto.

Raggiungono il banco della US Airways e si imbarcano sul volo Colgan Air diretto a Boston.

Atta viene sottoposto a un controllo supplementare (CAPPs) che supera senza problemi.

Il volo decolla alle 6:00 e arriva a Boston alle 6:45.¹²
13 14 15

Ore 6:30 – NORAD (quartier generale della Difesa Aerea del Nord America).

Il NORAD è il comando della difesa aerea strategica degli Stati Uniti. I suoi centri di controllo sono ubicati nel cuore di una montagna – la Cheyenne Mountain in Colorado – e nella vicina base aerea di Peterson.

Da esso dipendono una serie di comandi subordinati, che gestiscono ciascuno la propria "fetta" di spazio aereo americano e canadese.¹⁶

Tra questi c'è il NEADS che gestisce il settore Nord-Est degli Stati Uniti.

Dal giorno prima il NORAD è impegnato nella "Vigilant Guardian", una delle varie esercitazioni pianificate con cadenza trimestrale e che riguarda la protezione del settore settentrionale (che

10 Bollettini METAR degli aeroporti USA; "America Remembers", MSNBC 11/09/2002.

11 People, 24/09/2001; Discorso di Laura Bush, 08/11/2001.

12 FBI Press Release 04/10/2001.

13 Nissan Altima, atti giudiziari relativi al sequestro dell'auto.

14 CR pag.1.

15 WDF pag. 289.

16 Dati ufficiali del NORAD; CR pag. 14; Staff Statement 17 pag. 2.

comprende Canada e Alaska).

L'intera esercitazione è simulata: si svolge solo sugli schermi dei computer senza l'impiego di velivoli reali e vi partecipano anche i comandi canadese e russo.^{17 18 19}

Ore 6:52 – Aeroporto Logan di Boston.

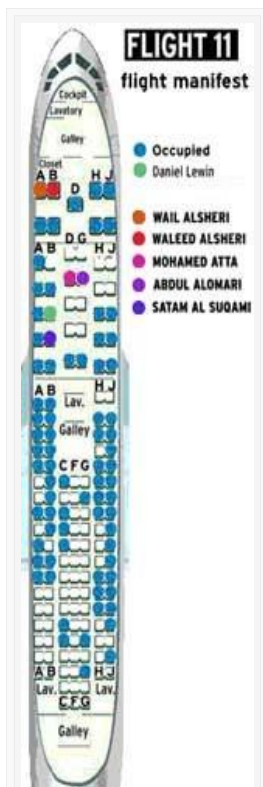
Mohamed Atta riceve una chiamata sul cellulare da un telefono pubblico, situato in un altro terminale dell'aeroporto. Si ritiene che la chiamata sia stata fatta da Marwan Al-Shehhi.²⁰ Mohamed Atta, Satam Al-Suqami, Waleed Al-Shehri, Wail Al-Shehri, e Abdulaziz al-Omari si imbarcano sul volo American Airlines 11 (AA11) diretto a Los Angeles.

L'aereo è un Boeing 767 serie 223, matricola N334AA. La partenza è prevista per le ore 7:45. Le persone a bordo sono 92 in tutto, compreso l'equipaggio.^{21 22 23}

Al momento di attraversare i controlli di imbarco, Satam Al-Suqami, Waleed Al-Shehri e Wail Al-Shehri vengono selezionati dal CAPPSS per un controllo più accurato.

Il CAPPSS 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 CAPPSS si basa sia su criteri pre-programmati che "random" (scelta casuale).

Il controllo viene superato senza problemi.



Gli addetti non fanno caso a taglierini e coltelli multiuso: 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 2001, non vietavano i coltelli con lama di lunghezza inferiore ai 4 pollici (circa 10 centimetri).²⁴

Sull'aereo, i cinque dirottatori occupano posti in classe business e in prima classe, tutti vicini alla cabina di pilotaggio.²⁵

A poca distanza dai terroristi è seduto anche Daniel Lewin, un ex appartenente alle forze armate israeliane (*il disegno a sinistra mostra la posizione dei terroristi e - con un pallino verde - quella di Lewin*).

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.²⁶ Nessuno di loro è selezionato per controlli di sicurezza supplementari.²⁷

L'aeroporto Logan non dispone di un sistema di videoregistrazione con telecamere a circuito chiuso.²⁸

L'aereo del Volo UA175 è un Boeing 767-222, matricola N612UA, con un totale di 65 persone a bordo.²⁹ Il decollo è previsto per le ore 8:00.³⁰

Fonte: AP.

17 CR pag. 458 (nota 116).

18 Newhouse News 28/01/2002, interviste a personale del NORAD.

19 Aviation Week & Space Technology 03/06/2002, interviste a personale del NORAD.

20 CR pag. 1 e pag. 451 (nota 3).

21 Scheda NTSB sul Volo AA11; Record FAA N334AA.

22 CR pag. 2.

23 Atti del Processo Moussaoui, reperto n. P200055.

24 Staff Statement 3; CBS News 12/11/2002.

25 Atti del Processo Moussaoui, reperto n. P200055.

26 Atti del Processo Moussaoui, reperto n. P200055.

27 Staff Statement n. 3 pag. 6.

28 Staff Statement n. 3 pag. 9.

29 Scheda NTSB sul Volo UA175; Atti del Processo Moussaoui, reperto n. P200055; Record FAA N612UA.

30 CR pag. 2.

Ore 7:15 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 ad arrivare 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 riprese sono state diffuse da Associated Press, v. fotogrammi nella scheda di Hani Hanjour).³¹

Hani Hanjour, Khalid Al-Mihdhar e Majed Moqed sono selezionati dal CAPPs e sottoposti a un controllo più accurato. Anche Nawaf Al-Hazmi e Salem Al-Hazmi sono sottoposti a un controllo aggiuntivo, ma su iniziativa degli addetti alla sorveglianza. I cinque superano i controlli.³²

Hanjour siede in prima classe proprio di fronte alla cabina di pilotaggio, i due fratelli Al-Hazmi si sistemano poco più dietro. Gli altri due dirottatori si siedono in classe economica.³³

Il velivolo è un Boeing 757, matricola N644AA, a bordo ci sono 64 persone in tutto e la partenza è programmata per le 8:10.³⁴

Ore 7:15 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.

Soltanto Al-Haznawi viene selezionato dal CAPPs, ma il controllo non rivela anomalie.³⁵

Nemmeno l'aeroporto Newark dispone di un sistema di sicurezza con videoregistrazione.³⁶

I quattro si imbarcano sul velivolo, un Boeing 757, matricola N591UA, con 45 persone a bordo, la cui partenza è prevista per le 8:00, e occupano posti in prima classe: Ziad Jarrah si siede proprio di fronte alla cabina di pilotaggio.³⁷

I dirottatori avrebbero dovuto essere cinque, come negli altri voli, ma il quinto dirottatore, Mohamed Al-Kahtani, era stato respinto dagli ispettori del Servizio Immigrazione mentre tentava di entrare in USA, il 4 agosto precedente, all'aeroporto di Orlando in Florida.³⁸

Ore 8:00 – Aeroporto Logan, Boston.

Il Volo AA11 decolla dalla pista 4R.³⁹

Alle 8:00 e 27 secondi il velivolo raggiunge i 1.900 piedi di quota (circa 600 metri).⁴⁰

Ore 8:13 – Volo AA11.

Il comandante, capitano John Ogonowski, sta portando l'aereo alla quota assegnata dall'ATC,⁴¹ pari a 29.000 piedi.

Si trova ancora a 26.000 piedi (circa 8.000 metri) di quota quando l'ATC di Boston lo istruisce di virare di 20 gradi a destra.

Il pilota conferma: "Twenty right American Eleven", sono le 8:13 e 31 secondi, questa è l'ultima comunicazione di routine.

Il controllo aereo alle 8:13:47 istruisce di portarsi a 35.000 piedi di quota, ma il velivolo non risponde né esegue l'istruzione: i controllori di volo tentano ripetutamente di contattare

Alle otto in punto del mattino dell'11 settembre 2001, tutti i 19 dirottatori sono già seduti ai loro posti, nei quattro velivoli pronti al decollo.

Ciò dimostra che i voli sono stati scelti per ottenere la simultaneità degli attacchi.

31 CR pag. 2.

32 Staff Statement n. 3 pag. 7; CR pagg. 2-4.

33 Atti del Processo Moussaoui, reperto n. P200055.

34 Scheda NTSB sul Volo AA77; CR pag. 8.

35 CR pag. 4; Staff Statement n. 3 pag. 7.

36 Staff Statement n. 3 pag. 9.

37 Scheda NTSB sul Volo UA93; Atti del Processo Moussaoui, reperto n. P200055; CR pag. 10.

38 9/11 and Terrorist Travel, pagg. 29-31.

39 SATHE pag. 4.

40 Rilevazione radar RADES.

41 ATC = Controllo del Traffico Aereo.

American 11 nei minuti seguenti, senza successo.^{42 43 44 45}

Si può quindi stabilire che il dirottamento del Volo AA11 inizia tra le 8:13:31 (ultima risposta del pilota) e le 8:13 e 47 secondi (prima comunicazione senza esito).

Daniel Lewin – l'ex ufficiale delle forze armate israeliane seduto in prima classe con i terroristi – cerca di intervenire nel momento in cui i dirottatori entrano in azione.



Daniel Lewin.
Fonte: Famiglia Lewin.

L'uomo, però, non immagina che, proprio alle sue spalle, è seduto Satam Al-Suqami, che gli taglia la gola uccidendolo.⁴⁶

I dirottatori irrompono nella cabina di pilotaggio, immobilizzano o uccidono i piloti, prendono il controllo del velivolo.

Atta si siede ai comandi. I terroristi spingono passeggeri e assistenti di volo in fondo all'aereo, utilizzando coltelli e

bombolette spray al peperoncino. Affermano di avere una bomba.⁴⁷

L'analisi degli eventi fa ritenere che i dirottatori pianificarono di intervenire nel momento in cui il pilota aveva completato la fase di salita in quota e livellato l'aereo a velocità e altitudine di crociera.

Sull'American 11, il pilota sospese la salita per impostare la virata richiesta dal controllo aereo. I terroristi pensarono che fosse stata già raggiunta la quota di crociera e intervennero in quel momento.

La porta di accesso al cockpit (la cabina di pilotaggio) dovrebbe rimanere chiusa a chiave. Tale precauzione era spesso disattesa prima dell'11 settembre 2001.

Inoltre, la porta viene aperta dagli stessi assistenti per comunicare con i piloti e chi siede abbastanza vicino a essa può agevolmente approfittarne.

Ore 8:14 – Aeroporto Logan, Boston.

Il Volo UA175 decolla dalla pista 9, con quasi un quarto d'ora di ritardo rispetto all'orario previsto.⁴⁸

Alle 8:16 viene rilevato dai radar alla quota di 6.200 piedi.⁴⁹

Ore 8:18 – Volo AA11.

Alle 8:19 e 47 secondi, 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 e spiega all'operatore quanto sta accadendo.

La chiamata viene smistata al supervisore Nydia Gonzalez e parzialmente registrata (il sistema di registrazione è programmato per registrare i primi 4 minuti di conversazione).

Betty Ong spiega che l'aereo è stato dirottato e che un passeggero è stato accoltellato in classe business (si tratta di Daniel Lewin) assieme a due assistenti di volo.⁵⁰

Ong: "Sono il terzo assistente nella sezione posteriore. Dalla cabina di pilotaggio non rispondono. Qualcuno è stato accoltellato nella business class... Credo che abbiano spruzzato peperoncino... roba che non ti fa respirare... Non so... Penso che siamo stati dirottati".

42 Air Traffic Control Recording, American 11, NTSB.

43 SATHE pag. 4.

44 American 11 Flight Path, NTSB.

45 CR pag. 4.

46 The New York Observer, 16/02/2004, trascrizioni telefonate da bordo.

47 La ricostruzione di quanto accaduto nell'aereo si basa su ciò che hanno riferito telefonicamente le assistenti di volo Ong e Sweeney: CR pagg. 5 e 452 (nota 25); ABC News 18/07/2002; The New York Observer, 16/02/2004.

48 United 175 Flight Path, NTSB.

49 Rilevazione radar RADES.

50 Rapporti FBI su registrazione e trascrizione della chiamata di Ong, ottenuti da Intelwire.

Ong spiega a Nydia Gonzalez che i passeggeri sono stati tutti ammassati nella zona posteriore dell'aereo e che il velivolo vola in maniera irregolare.



Betty Ong.
Fonte: Famiglia Ong.

L'assistente fornisce indicazioni sui posti occupati dai dirottatori e sull'identità del passeggero accoltellato.

Nydia Gonzalez riporta telefonicamente queste informazioni al Systems Operation Controls (SOC) dell'American Airlines, situato a Fort Worth, in Texas (anche questa telefonata viene registrata).

Dal SOC, il supervisore Craig Marquis riferisce a Gonzalez: "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 individuarlo sul radar primario, e sembra che stia perdendo quota".^{51 52 53 54 55 56}

Le due assistenti di volo Ong e Sweeney, dal volo American 11, restarono in contatto telefonico sino all'impatto. Tutto ciò che hanno riferito è stato registrato o trascritto.

È grazie a testimonianze come queste che conosciamo esattamente cosa avvenne a bordo degli aerei.

Quasi tutte le telefonate partite dai velivoli dirottati furono effettuate utilizzando i servizi telefonici di bordo a pagamento, progettati per funzionare in volo a qualsiasi quota e velocità.

Ore 8:20 – Aeroporto Dulles, Washington D.C.

Il Volo AA77 decolla dalla pista 30 al comando del capitano Charles Burlingame.^{57 58}

Viene immediatamente acquisito dai radar: il primo rilevamento è alle 8:19 e 58 secondi quando il velivolo ha appena staccato il carrello dalla pista.⁵⁹

Ore 8:20 – Controllo aereo di Boston. Volo AA11.

Il transponder⁶⁰ del Volo AA11 (codice identificativo 1443 in Mode 3A), ossia l'apparecchiatura che trasmette al controllo aereo di terra i dati (traccia secondaria) che consentono di rilevare identità, posizione e rotta di un velivolo, viene spento alle 8:20 e 38 secondi.⁶¹

Il velivolo sparisce dai monitor del controllo aereo, che visualizzano soltanto le tracce secondarie.

L'ultima quota trasmessa dal transponder prima dello spegnimento è pari a 28.900 piedi.

L'aereo continua a essere rilevato dai radar, ma solamente come traccia primaria.^{62 63 64 65}

51 In Appendice è riportata la trascrizione integrale della telefonata.

52 Per ascoltare la registrazione audio di Ong e Gonzalez: Atti del Processo Moussaoui, reperto n. P200055.

53 CR pagg. 5-7 e note ivi citate.

54 SR del 26/08/2004 pag. 9 e seguenti.

55 Rapporti FBI su registrazioni e trascrizioni delle comunicazioni di Ong, ottenuti da Intelwire.

56 Rapporti FBI su interrogatori di Gonzalez e di Marquis, ottenuti da Intelwire.

57 Record del Flight Data Recorder del Volo AA77; SATHE pag. 27; American 77 Flight Path, NTSB.

58 SR del 26/08/2004 pag. 28.

59 Rilevazione radar RADES.

60 V. scheda di approfondimento nella pagina seguente.

61 Alcuni documenti FAA riportano le 8:20:48 secondi.

62 American 11 Flight Path, NTSB.

63 Rilevazione radar RADES.

64 SATHE pag. 27.

65 CR pag. 16.

Scheda di approfondimento:

IL TRANSPONDER



Il transponder è un radio-risponditore automatico che trasmette ai centri di controllo del traffico aereo identità e quota del velivolo su cui è installato.

Consente inoltre di calcolarne con precisione posizione e rotta. Queste informazioni appaiono sui monitor utilizzati dai controllori di volo (*foto a sinistra*).

Gli addetti al controllo aereo non visualizzano sul monitor il segnale del radar (primario) ma quello dei transponder (secondario), per cui se un aereo spegne il transponder, semplicemente sparisce dal monitor.

È ancora possibile vederlo con il segnale radar primario, se il monitor ha questa modalità di visualizzazione.

Ma in tal caso tutti gli aerei in volo appaiono come tanti puntini (blip) non identificati e cercare un determinato aereo diventa estremamente difficoltoso.



La seconda foto qui a sinistra 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 primari 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 spense il transponder, nei cieli americani c'erano circa 4.000 aerei in volo.

Nell'ultima foto mostriamo il pannello di controllo di un transponder. Al centro il display che mostra il codice di quattro cifre che identifica l'aereo.



Il codice può servire anche a indicare situazioni di emergenza.

Per esempio, in caso di dirottamento va inserito il codice 7500: in questo modo i controllori a terra capiscono che sul velivolo è in corso un dirottamento.

Le due manopole più grandi consentono di cambiare il codice: basta ruotarle.

Il piccolo selettore sulla destra in alto, invece, consente di accendere, mettere in stand by o spegnere del tutto l'apparecchio (basta posizionarlo su OFF).

Fonti:

Avionics Magazine, 01/06/2002;

USA Today, 12/09/2002;

U.S. DOT, "Meeting the aircraft security challenge", 01/10/2001.

"Touching History", Lynn Spencer, Free Press 2008.

Ore 8:22 – Controllo aereo di Boston. Volo UA175.

Il capitano Victor Saracini, comandante del Volo UA175, dà il buongiorno al centro di controllo e comunica che sta salendo alla quota assegnata di 23.000 piedi.⁶⁶

Ore 8:24 – Controllo aereo di Boston. Volo AA11.

Alle 8:24:38, 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" ("Abbiamo alcuni aerei. State tranquilli e andrà tutto bene. Stiamo tornando all'aeroporto").⁶⁷

La comunicazione proviene dal Volo AA11 ma i controllori non ne hanno certezza, sia perché è anonima,⁶⁸ sia perché la voce che sentono non è più quella del pilota.

E infatti, a parlare sono i dirottatori che hanno preso i comandi dell'aereo.

Per un loro errore, quello che doveva essere un messaggio rivolto ai passeggeri, finisce per essere trasmesso attraverso l'etere.⁶⁹ I controllori, peraltro, non comprendono esattamente la frase.⁷⁰

Una seconda trasmissione, simile, arriva alle ore 8:24 e 57 secondi: *"Nessuno si muova, tutto andrà bene. Se cercate di reagire, metterete in pericolo voi stessi e il velivolo. Rimanete calmi"*.⁷¹

Solamente a questo punto i controllori di volo di Boston, che nel frattempo hanno cercato di contattare inutilmente AA11, comprendono che l'aereo è stato dirottato e avvertono i propri superiori.^{72 73}

Il dirigente del centro di 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 circa mezz'ora.⁷⁴

Esistono centri di controllo del traffico aereo (ATC) a livello locale (come il controllo avvicinamento aeroportuale) e a livello di area (in genere chiamati regionali). Ciascuno di essi opera su frequenze radio differenti e durante la loro rotta i velivoli vengono presi in consegna dal centro ATC competente.

Uno schema dei centri e delle aree di competenza è presente sul Commission Report a pag. 15.

Per semplicità espositiva parliamo genericamente di "controllo aereo" limitandoci ad indicare la sede del centro interessato.



Madeline Amy Sweeney.
Fonte: ABC News.

Ore 8:25 – Volo AA11.

L'assistente di volo Madeline "Amy" Sweeney utilizza uno dei telefoni di bordo dell'aereo per chiamare gli uffici American Airlines dell'aeroporto Logan di Boston: dopo un paio di tentativi, le risponde il manager Michael Woodward.⁷⁵

Woodward conosce personalmente Sweeney e quindi non ha dubbi sull'autenticità della telefonata.⁷⁶

Le prime parole di Sweeney sono: *"Ascoltami, e ascoltami con molta attenzione. Sono sul Volo 11. L'aeroplano è stato dirottato"*.⁷⁷

Sweeney riferisce con precisione ciò che è accaduto sull'aereo e fornisce i numeri dei posti occupati da tre dirottatori e dal

passeggero Daniel Lewin, cui è stata tagliata la gola dal dirottatore seduto dietro di lui.

66 American 11 Path, NTSB; SR del 26/08/2004 pag. 18.

67 American 11 ATC, NTSB.

68 Le comunicazioni radio seguono uno schema preciso: si comunica il destinatario, chi trasmette, il messaggio.
Esempio: "Boston da American 11, buongiorno".

69 SR del 26/08/2004 pag. 10.

70 "America Remembers", MSNBC 11/09/2002.

71 American 11 ATC, NTSB.

72 SATHE pag. 5.

73 "America Remembers", MSNBC 11/09/2002.

74 CR pag. 19; SR del 26/08/2004 pag. 10.

75 Atti del Processo Moussaoui, reperto n. P200055.

76 SR del 26/08/2004 pag. 11.

77 ABC News 18/07/2002.



Da sinistra: Karen Martin e Barbara Arestegui.
Fonte: Familiari.

Spiega che due assistenti di volo della prima classe (Karen Martin e Barbara Arestegui), sono state accoltellate (entrambe avevano la chiave di accesso alla cabina di pilotaggio)⁷⁸ e che i dirottatori sono mediorientali e soltanto uno di essi parla bene l'inglese. Woodward trascrive tutto ciò che gli viene detto e grazie a quelle informazioni, confrontando le assegnazioni dei posti, riesce a identificare Abdulaziz Al-Omari, Satam Al-Suqami e Mohamed Atta.

In pochi minuti dispone anche dei dati relativi alle loro carte di credito, indirizzi e numeri telefonici.^{79 80}

Ore 8:26 – Volo AA11.

Il velivolo vira verso sud, in direzione di New York.⁸¹

Ore 8:27 – Controllo aereo di Boston. Volo UA175.

Il centro di controllo dell'aeroporto Logan (Boston) comunica al Volo UA175 di passare sulla frequenza radio del centro di controllo (di area) di Boston. Il Volo UA175 conferma. Il pilota chiede e ottiene dal centro di Boston di poter mantenere una quota di crociera di 31.000 piedi.⁸²

Ore 8:28 – Centro Controllo Aereo Boston.

Il controllo aereo di Boston notifica al comando FAA di Herndon (il centro nazionale dal quale dipendono tutti i centri di controllo regionali) che il Volo AA11 è stato dirottato.⁸³

Ore 8:32 – Comando FAA di Herndon.

Herndon comunica al quartier generale della FAA a Washington che il Volo AA11 è stato dirottato: da Washington rispondono che sono a conoscenza della situazione e ne stanno discutendo in teleconferenza con l'ufficio regionale del New England.

Anche il comando di Herndon stabilisce una connessione in teleconferenza con i centri FAA di Boston, New York e Cleveland.⁸⁴

Ore 8:33 – Volo UA175.

Il velivolo raggiunge la quota di crociera di 31.000 piedi (9.500 metri circa).⁸⁵

Ore 8:34 – Controllo aereo di Boston. Volo AA11.

Ancora una volta, le frequenze radio sono attraversate da un messaggio dei dirottatori: *"Nessuno si muova, per favore. Stiamo ritornando all'aeroporto. Non cercate di fare mosse stupide"*.⁸⁶

Nel frattempo, il supervisore Craig Marquis (dal centro operativo American Airlines di Fort Worth) sta continuando a ricevere le informazioni fornitegli al telefono da Nydia Gonzalez che a sua volta è in collegamento telefonico con Betty Ong.

Le informazioni confermano che il Volo AA11 è stato dirottato da terroristi armati di coltelli, pertanto Marquis attiva una speciale procedura di sicurezza, prevista nei casi di emergenza, per evitare che si diffondano informazioni incontrollate.⁸⁷

78 Rapporti FBI su telefonate di Madeline Sweeney ottenuti da Intelwire.

79 The New York Observer, 16/02/2004, trascrizioni telefonate da bordo; SR del 26/08/2004 pag. 11.

80 Rapporti FBI su interrogatori di Michael Woodward ottenuti da Intelwire.

81 American 11 Path, NTSB; Rilevazione radar RADES.

82 United 175 ATC, NTSB.

83 CR pag. 19; SR del 26/08/2004 pag. 11.

84 CR pag. 19; Staff Statement n. 17 pag. 5.

85 United 175 Flight Path, NTSB.

86 American 11 ATC, NTSB.

87 SR del 26/08/2004 pagg. 12-13.

Ore 8:37 e 52 secondi – Controllo aereo di Boston. Comando NEADS.

Il centro ATC di Boston, saltando le procedure gerarchiche previste, contatta direttamente il comando della difesa aerea militare NEADS e comunica che il Volo AA11 è stato dirottato.

È questo il momento in cui la difesa aerea viene a conoscenza per la prima volta del problema.⁸⁸

Questa comunicazione è stata fonoregistrata e trascritta:

ATC Boston: "Salve, qui è il Centro di Boston, Unità Gestione Traffico aereo, abbiamo un problema. Abbiamo un aereo dirottato in rotta verso New York, abbiamo bisogno di voi per... abbiamo bisogno di qualcuno che mandi 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".⁸⁹

Dal NEADS iniziano a cercare il Volo AA11 sui monitor dei radar.

Per prima cosa, guardano lo schermo secondario (i segnali dei transponder), ma l'aereo non c'è perché il suo transponder è stato spento.

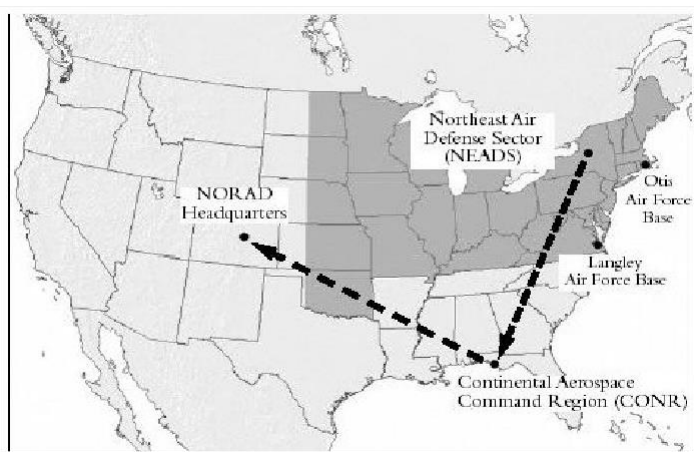
A quel punto passano alla visualizzazione dei segnali primari, e osservano sul monitor dozzine di "blip" tutti uguali: uno di quelli è il Volo AA11, ma quale?⁹⁰

Mentre gli operatori cercano di individuare l'aereo, il maggiore Kevin Nasypany si attiva per allertare la base aerea di Otis che dispone di due caccia intercettori pronti per lo "scramble" (decollo rapido) entro 15 minuti dall'ordine.

Ai caccia viene ordinato di andare in "battle station", ossia una condizione di massima allerta che consente di ridurre ulteriormente i tempi di decollo, se arriva l'ordine di scramble.

Nel frattempo, viene avvertito il colonnello Robert Marr, comandante operativo, che a sua volta chiama il generale Larry Arnold al NORAD per ottenere l'autorizzazione a lanciare i caccia.

Quando l'ATC di Boston contatta l'aviazione militare alle 8:37, presso la FAA stanno operando non meno di tre centri per gestire il dirottamento di AA11: Herndon, Washington e Fort Worth, ciascuno per proprio conto e senza che nessuno di essi abbia attivato la procedura prevista per richiedere l'intervento militare.



Arnold la concede, scavalcando l'iter che prevede ulteriori livelli di autorizzazione. Gli operatori ai radar, però, non riescono a individuare AA11 e non sanno che istruzioni dare ai caccia: dove devono mandarli?^{91 92 93}

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, le uniche a disposizione del NEADS.

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

88 SR del 26/08/2004 pag. 13; CR pag. 20.

89 Regrazioni originali e trascrizioni pubblicate da Vanity Fair.

90 Interviste al personale del NEADS: Newhouse News, 28/01/2002.

91 CR pag. 20; SR del 26/08/2004 pag. 13; Newhouse News, 28/01/2002.

92 Regrazioni originali e trascrizioni pubblicate da Vanity Fair.

93 Staff Statement n. 17 pagg. 5-6.

Scheda di approfondimento:

IL NEADS E LE PROCEDURE DI INTERCETTAZIONE

Il NEADS è il comando che gestisce la difesa aerea dell'area Nord-Orientale degli Stati Uniti (che comprende New York e Washington D.C.) basato presso la Griffiss AFB, a Rome (Stato di New York). Durante la Guerra Fredda, la difesa aerea degli USA era assicurata da 26 reparti di volo con ben 100 siti operativi, ciascuno dei quali poteva lanciare una coppia di caccia intercettori nel giro di pochi minuti dall'ordine (questa procedura è chiamata "scramble").

Dalla fine degli anni Novanta, con il termine 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.

Nel 2001 erano rimaste solamente 7 basi aeree in servizio di allarme negli Stati Uniti, con un totale di 14 caccia prontamente disponibili (20, se si considerano anche quelli basati in Alaska e in Canada).

Nella condizione di allarme, due caccia sono mantenuti riforniti e armati, con i relativi 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 di soli otto minuti.

Tutte le altre basi aeree, pur disponendo di centinaia di caccia, non li mantenevano in condizioni di allarme: gli aerei non erano né riforniti né armati e i loro piloti non erano pronti a decollare.

A rifornire un caccia e a far preparare un pilota ci vuole poco: spesso alcuni aerei sono già riforniti o vengono riforniti addirittura in volo per esercitazioni e attività addestrative.

Per armare un caccia con armi reali, invece, occorrono procedure e autorizzazioni complesse, le armi vanno prelevate dai depositi di sicurezza, montate sugli aerei: sono operazioni che possono richiedere ore.

L'11 settembre del 2001, c'erano quindi soltanto sette basi aeree in grado di intervenire prontamente, e di queste, due erano quelle assegnate al NEADS: la Otis ANG Base di Cape Cod (Massachusetts) e la Langley AFB di Hampton (Virginia), ciascuna con due caccia.

C'era poi il problema delle 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 della Difesa 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.

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.

L'11 settembre del 2001, le procedure non furono comunque rispettate: il controllo aereo di Boston contattò direttamente il NEADS, senza seguire le vie gerarchiche e il NEADS fece decollare i pochi caccia disponibili, senza attendere le autorizzazioni dell'NMCC e del segretario della Difesa.

Queste iniziative consentirono ai caccia di decollare in tempi molto più rapidi di quelli normalmente previsti e, in particolare, il NEADS operò con la massima efficienza consentita dai mezzi a disposizione e dalle circostanze.

Fonti:

Rapporto GAO-NSIAD-94-76; The Calgary Herald, 13/10/2001; Air Force News 25/05/2004; CRS Report 21394; Air Man's Magazine: Cheyenne Mountain Air Force Station; FAA Order 7610.4J; Commission Report pagg. 17-18; Staff Statement N. 17 pagg. 1-4.

Ore 8:38 – Volo AA11.

Betty Ong e Amy Sweeney continuano a restare in contatto telefonico con i funzionari dell'American Airlines a terra, e a fornire informazioni su quanto sta accadendo.

Entrambe riferiscono che l'aereo sta perdendo quota rapidamente.

I controllori che seguono il segnale primario del velivolo non riescono a rilevarne la quota perché il transponder è spento (sappiamo però che Ong e Sweeney avevano ragione: AA11 ha iniziato ad abbassarsi intorno alle 8:37 e ha perso circa 10.000 piedi di quota nel giro di tre minuti).⁹⁴

Nei giorni seguenti la tragedia dell'11 settembre, i nastri dei radar civili e militari sono stati analizzati. È stato così possibile ricostruire i tracciati di tutti e quattro i velivoli dirottati. Infatti, anche se gli addetti ebbero difficoltà a individuare i quattro voli sui monitor, essi furono quasi costantemente tracciati dai radar.

Questi dati sono stati poi resi disponibili ai ricercatori e acquisiti ed esaminati da Crono911.

Ore 8:38 – Volo UA175, Volo AA11.

I controllori di volo si rendono conto che AA11 si trova da qualche parte davanti al Volo UA175, e chiedono ai suoi piloti di verificare se vedono un Boeing 767 dell'American Airlines innanzi a loro.

UA175 conferma di vedere il velivolo e ne stima la quota a 28.000-29.000 piedi.

Il centro di controllo ordina a UA175 un cambio di rotta, al fine di tenerlo lontano dal velivolo dirottato.⁹⁵

Anche gli altri aerei in volo vengono allontanati dalla rotta di AA11.⁹⁶

Ore 8:40 – Base aerea di Otis.

Due caccia intercettori F-15 vengono piazzati in "battle station", ossia pronti al decollo nel più breve tempo possibile.

La base di Otis dista circa 250 km da Manhattan, una distanza che i caccia possono coprire in circa 10 minuti a velocità supersonica.

I piloti hanno bisogno, però, di sapere dove dirigersi, una volta decollati.⁹⁷

Ore 8:40 – Centro di controllo aereo di New York. Volo AA11.

Le informazioni sul Volo AA11 vengono inserite in condivisione nel sistema di gestione del traffico aereo, in modo che anche i controllori del centro ATC di New York possano prendere conoscenza della situazione.⁹⁸

Ore 8:40 – Volo UA175.

Il centro di controllo aereo di Boston trasferisce il controllo del Volo UA175 al centro di controllo di New York. Il pilota conferma e contatta il centro di New York.⁹⁹

Ore 8:40 – Volo AA77.

Il centro di controllo del traffico aereo di Washington trasferisce il controllo del Volo AA77 al centro di Indianapolis. Il Volo AA77 conferma e contatta Indianapolis.¹⁰⁰

Ore 8:41 – 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.¹⁰¹

Infatti poco prima (v. ore 8:38) il Volo UA175 aveva acquisito visivamente il Volo AA11, per cui

94 Rilevazione radar RADES; CR pag. 6; American 11 Path, NTSB; SR del 26/08/2004 pag. 13.

95 United 175 ATC, NTSB.

96 SR del 26/08/2004 pag. 14.

97 Registre originali e trascrizioni pubblicate da Vanity Fair; SR del 26/08/2004 pag. 13.

98 SR del 26/08/2004 pag. 13.

99 United 175 ATC, NTSB.

100 American 77 ATC, NTSB.

101 SR del 26/08/2004 pag. 14.

i controllori di volo, basandosi sull'avvistamento fatto da UA175 e conoscendo la posizione di quest'ultimo, avevano individuato il segnale primario di AA11.¹⁰²

Ore 8:41 – Volo UA175.

Alle 8:41 e 33 secondi il pilota informa il controllo aereo di aver ascoltato sulla frequenza radio una comunicazione in cui qualcuno diceva: *"State tutti seduti ai vostri posti"*.

Il controllo di New York prende nota e assicura che informerà chi di competenza.

Il pilota chiede al controllore se anche loro hanno sentito la comunicazione.

Sono le 8:42 e 12 secondi.

Questo è l'ultimo messaggio radio dei piloti di UA175.¹⁰³

Ore 8:42 – Newark Int. Airport, New Jersey.

Il Volo UA93, che si era staccato dal Gate 17 già dalle otto, decolla dopo circa 40 minuti di attesa sulla pista a causa della particolare intensità del traffico aeroportuale.

Comandante del velivolo è il capitano Jason Dahl.¹⁰⁴

Ore 8:43 – Comando FAA di Herndon. Centro ATC di Washington D.C.

Il comando di Herndon avvisa il controllo aereo di Washington che il Volo AA11 è stato dirottato e che mantenendo quella rotta potrebbe sorvolare l'area della capitale.¹⁰⁵

In effetti la rotta di AA11 verso New York, se prolungata, porta anche a Washington D.C.¹⁰⁶

Ore 8:44 – Volo AA11.

Nydia Gonzalez perde il contatto telefonico con l'assistente di volo Betty Ong: la linea è caduta. L'assistente di volo Amy Sweeney invece è ancora in contatto con il manager Michael Woodward e riferisce che l'aereo sta perdendo quota rapidamente.¹⁰⁷

Ore 8:44 e 59 secondi – Comando NEADS.

Al comando NEADS gli operatori ai radar non sono ancora riusciti a distinguere la traccia primaria di AA11 rispetto a quelle dei tanti altri aerei in volo, ma il maggiore Kevin Nasypany non intende aspettare oltre e ordina al comando missione di Otis lo "scramble" dei caccia.

Da Otis il comandante di missione (MCC, Mission Crew Commander) maggiore James Fox osserva: *"Io non so dove devo mandare questi ragazzi! Ho bisogno di una rotta, di una destinazione!"*

Nasypany: *"OK, ti dirò dopo qual è il punto Z [le coordinate precise]. È proprio a nord di New York City"*.

Fox: *"Io ho queste coordinate: 41-15, 74-36 o 73-46..."*.

Nasypany: *"Dirigili in quella direzione"*.

Fox: *"Ricevuto"*.¹⁰⁸

Ore 8:46 – Base aerea di Otis.

I piloti ricevono l'ordine di scramble e nel giro di pochi minuti i due caccia F-15 Eagle si staccano dalla pista di Otis e vengono istruiti per avvicinarsi alla città di New York rimanendo nello spazio aereo sotto controllo militare, al largo della costa di Long Island, in attesa di ulteriori disposizioni.¹⁰⁹

102 "America Remembers", MSNBC 11/09/2002.

103 United 175 ATC, NTSB.

104 SR del 26/08/2004 pag. 35-36; SATHE pag. 20.

105 SR del 26/08/2004 pag. 14.

106 Rilevazione radar RADES.

107 SR del 26/08/2004 pag. 14; Rapporti FBI sulle comunicazioni di Ong e Amy Sweeney ottenuti da Intelwire.

108 Registreazioni originali e trascrizioni pubblicate da Vanity Fair; SR del 26/08/2004 pag. 15; CR pag. 20.

109 Registreazioni originali e trascrizioni pubblicate da Vanity Fair; SR del 26/08/2004 pag. 15; CR pag. 20.

Ore 8:46 – Volo AA77.

Il Volo AA77 raggiunge la quota assegnata di 35.000 piedi.¹¹⁰

Ore 8:46 – Volo AA11.

Amy Sweeney, al telefono con Michael Woodward, riferisce: *"Qualcosa non va. Scendiamo velocemente... Siamo sbalottati da tutte le parti"*.

Woodward le chiede di dare un'occhiata fuori dal finestrino per capire dove si trovano.

Sweeney: *"Vedo il mare... vedo edifici... Stiamo volando bassi. Stiamo volando molto, molto bassi... Stiamo volando troppo bassi!... O mio Dio siamo troppo bassi!"*.

Sono le ultime parole di Sweeney: la linea si interrompe bruscamente.^{111 112 113}

Ore 8:46 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 City.¹¹⁴

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 più di 700 km/h.¹¹⁵

La violenza dell'urto è tale che alcuni rottami trapassano il grattacielo da parte a parte.¹¹⁶

L'impatto danneggia gravemente la struttura portante in acciaio, basata su una serie di colonne perimetrali e un "core" di colonne centrali: 35 colonne perimetrali e sei colonne del core vengono strappate via, altre rimangono danneggiate.¹¹⁷

I danni interessano 5 piani, dal 94° al 99°.¹¹⁸

Il rivestimento isolante antincendio di 43 colonne centrali su 47 viene asportato.¹¹⁹



Il Volo AA11 un attimo prima dell'impatto.
Fonte: video Naudet.



Impatto del Volo AA11 sulla Torre Nord.
Fonte: video Naudet.

Tutti gli occupanti dell'aereo muoiono all'istante, insieme a un numero sconosciuto di persone che si trovano nei piani devastati dallo schianto e dall'esplosione del carburante: al momento dell'impatto, il Volo AA11 ne trasporta circa 30 tonnellate.¹²⁰

Il 15% circa di questo carburante brucia ed esplose all'interno del grattacielo.

110 American 77 Path, NTSB; Rilevazione radar RADES; Record del Flight Data Recorder del Volo AA77.

111 SR del 26/08/2004 pag. 14; CR pagg. 6-7.

112 Rapporti FBI su interrogatori di Michael Woodward ottenuti da Intelwire.

113 The New York Observer, 16/02/2004, trascrizioni telefonate da bordo; ABC News 18/07/2002.

114 Orario dell'impatto secondo American 11 Path, NTSB; NIST NCSTAR-1 pag. 19 riporta 8:46:30.

115 NIST NCSTAR-1 pag. 20.

116 NIST NCSTAR-1 pag. 21.

117 NIST NCSTAR-1 pag. 22.

118 NIST NCSTAR-1 pag. 22 figura 2-3.

119 NIST NCSTAR-1 pag. 23.

120 NIST NCSTAR-1 pag. 20.

Un altro 15% si consuma in una gigantesca palla di fuoco all'esterno dell'edificio. La gran parte del carburante si sparge all'interno della struttura, nei vani delle scale e degli ascensori, provocando incendi ed esplosioni anche nei piani sottostanti.¹²¹

Ore 8:46 – Volo UA175.

Alle 8:46 e 24 secondi, il codice identificativo del velivolo viene cambiato sul transponder: da 1470 a 3021 e poi a 3321.¹²²

Sui monitor, il Volo UA175 sparisce e al suo posto appare un volo sconosciuto con codice 3321.

I controllori di volo di New York, impegnati a seguire la tragedia del Volo AA11, non se ne accorgono.¹²³

Possiamo quindi stabilire che i dirottatori del Volo UA175 sono entrati in azione tra le 8:42:12 (ultima comunicazione del pilota) e le 8:46:24 (cambio non autorizzato del codice transponder). I terroristi, armati di coltelli, uccidono i due piloti e feriscono 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.¹²⁴

Ore 8:50 – North Tower, New York.

Le prime unità dei vigili del fuoco (FDNY) giungono sul posto.

Nell'edificio ci sono circa 8.900 persone.

È una bella giornata, è il primo giorno di scuola per molti bambini e a New York si tengono le consultazioni per le primarie del Partito Democratico: per queste ragioni nell'edificio c'è molta meno gente rispetto alle 20.000 persone che di solito lo affollano a quest'ora.

Viene dato l'ordine di evacuazione, ma oltre 1.300 persone restano bloccate al di sopra del punto di impatto (il numero comprende quelle decedute al momento dell'impatto).¹²⁵

Due elicotteri della polizia (NYPD) vengono inviati sul WTC.

I piloti riportano la situazione.¹²⁶

Ore 8:50 circa – New York, South Tower.

Orario approssimato.

Subito dopo l'impatto di AA11 contro la North Tower, molte persone che si trovano nella South Tower iniziano prudentemente a evacuare l'edificio.

Il servizio di sicurezza della South Tower, però, fa diramare attraverso gli altoparlanti l'avviso che la South Tower non è interessata dall'incendio e non c'è ragione di abbandonarla.

Molte persone, rassicurate, ritornano nei propri uffici.¹²⁷

Ore 8:51 – Volo UA175.

Il controllo aereo di New York si accorge che il codice transponder del Volo UA175 è sparito (come abbiamo visto, i dirottatori hanno inserito il codice 3321 che non corrisponde ad alcun

Esistono almeno tre sequenze video che documentano il momento dell'impatto del Volo AA11.

La ripresa più nota (spesso erroneamente ritenuta l'unica esistente) è quella dei documentaristi francesi Jules e Gedeon Naudet che stavano girando un documentario sui pompieri di New York. Da essa sono tratti i fotogrammi che abbiamo mostrato.

Un secondo video è stato realizzato da un privato, Pavel Hlava, che stava riprendendo le Twin Towers da bordo di un'auto.

Un terzo video è stato registrato dall'artista tedesco Wolfgang Staehle, con una telecamera che proiettava, in tempo reale, il panorama di New York, sulle pareti di una mostra d'arte.

121 NIST NCSTAR-1 pag. 24.

122 Rilevazione radar RADES.

123 SR del 26/08/2004 pag. 21; "America Remembers", MSNBC 11/09/2002.

124 Resoconti delle telefonate di passeggeri e assistenti di volo: CR pag. 7; SR del 26/08/2004 pag. 21.

125 NIST NCSTAR-1 pagg. 19, 25-26.

126 CR pag. 291.

127 Washington Post, 21/09/2001; Staff Statement n. 13 pagg. 8-9.

volo registrato) e comunica via radio al velivolo di riattivare il transponder con il codice corretto 1470. Non c'è risposta.

Il controllore, non rendendosi conto che il velivolo con il codice 3321 è proprio il Volo UA175 – che nel frattempo inizia a perdere quota e a virare in direzione di New York – cerca ripetutamente di mettersi in contatto con UA175, senza riuscirci.¹²⁸

A questo punto contatta un altro controllore che sta sorvegliando un altro settore di spazio aereo: *"Vedi UAL175 da qualche parte? E fammi una cortesia, vedi quel contatto con codice 3321 a 33.500 piedi in salita? Non so chi sia ma tu hai quel USA583, se hai bisogno di farlo scendere fallo... qui forse abbiamo un dirottamento, stiamo avendo un po' di problemi qui in questo momento..."*¹²⁹

Ore 8:51 – Volo AA77.

Alle 8:50 e 51 secondi il Volo AA77 trasmette la sua ultima comunicazione di routine al centro di controllo del traffico aereo.¹³⁰

Ore 8:51 – Comando NEADS.

La difesa aerea apprende dalla TV che un aereo ha colpito il World Trade Center.

I militari contattano subito il controllo del traffico aereo di New York per capire se si tratti del volo American 11.

NEADS: *"Avete sentito le notizie sul World Trade Center?"*

ATC New York: *"No"*.

NEADS: *"La notizia che è stato colpito da un aereo?"*

ATC New York: *"Prego?"*

NEADS: *"È stato colpito da un aereo"*.

ATC New York: *"State scherzando"*.

NEADS: *"È sui notiziari a livello mondiale"*.¹³¹

Ore 8:52 – New York, North Tower.

Qualcuno si lancia nel vuoto per sfuggire alle fiamme e al calore troppo intenso: è la prima di non meno di 111 persone che prenderanno la stessa decisione nei minuti seguenti.¹³²

Ore 8:52 – Volo UA175.

A partire da questo orario, almeno un assistente di volo e tre passeggeri riescono a utilizzare i telefoni di bordo per chiamare a terra.¹³³

La prima telefonata è quella di Peter Hanson, 32 anni, che viaggia assieme alla moglie Sue e alla figlioletta Christine di tre anni: sono diretti a Disneyland.

Riesce a fare due telefonate al padre Lee, a Easton nel Connecticut, e gli spiega che l'aereo è stato dirottato: *"Credo che abbiano preso il controllo della cabina di pilotaggio... un assistente è stato pugnalato e forse hanno ucciso qualcuno... l'aereo si muove in modo irregolare... Chiama la United Airlines e informali che si tratta del Volo 175 da Boston a Los Angeles...penso che intendano far schiantare l'aereo..."*

Lee Hanson avverte la polizia di Easton.^{134 135}

L'assistente di volo Robert Fangman riesce a telefonare agli uffici della United Airlines a San Francisco: la chiamata è presa da Marc Policastro, un impiegato.

L'assistente spiega che l'aereo è stato dirottato; che entrambi i piloti sono stati uccisi; che un assistente di volo è stato accoltellato e che ritiene che i dirottatori stiano pilotando il velivolo.¹³⁶

128 Staff Statement n. 17 pag. 7; United 175 ATC, NTSB; CR pag. 7; SR del 26/08/2004 pag. 21.

129 Registre e trascrizioni delle comunicazioni del centro ATC di New York, The New York Times 16/10/2001.

130 American 77 ATC, NTSB.

131 Registre originali e trascrizioni pubblicate da Vanity Fair.

132 NIST NCSTAR-1 pag. 26.

133 Atti del Processo Moussaoui, reperto n. P200055.

134 Rapporto FBI su interrogatorio di Lee Hanson, ottenuto da Intelwire.

135 Boston Globe, 13/09/2001; CR pag. 25;

136 SR del 26/08/2004 pag. 9; CR pagg. 7-8; CNN 20/07/2005.

Ore 8:52 – New York, North Tower.

Gli elicotteri del NYPD riportano che non è possibile atterrare sul tetto a causa del fumo.¹³⁷

Ore 8:53 – Comando NEADS.

I due F-15 lanciati da Otis sono in volo e vengono acquisiti sugli schermi radar.

Il controllo aereo civile non è ancora in grado di confermare che il velivolo schiantatosi sul World Trade Center sia il Volo AA11, qualcuno parla di un piccolo aereo tipo Cessna, qualcun altro di un Boeing 737.

Il dubbio che ad impattare la North Tower non fosse stato AA11 ma un aereo più piccolo, unito al fatto che la rotta mantenuta da AA11 era idonea a portarlo su Washington D.C., determinò ulteriore confusione, come vedremo più avanti.

Nel dubbio, il maggiore Nasypany decide di non far rientrare i caccia ma di

mantenerli "parcheeggiati" in volo in attesa di istruzioni. Nasypany chiede che il controllo del traffico aereo allontani gli aerei civili dalla rotta dei caccia per consentire loro di arrivare sopra New York senza rischi.¹³⁸

Ore 8:54 – Volo AA77.

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

Considerato che l'ultima comunicazione dell'aereo è di appena tre minuti prima, si può concludere che il dirottamento ha inizio tra le 8:51 e le 8:54.¹³⁹

Anche in questo caso, grazie alle telefonate di passeggeri e assistenti di volo, sappiamo che i dirottatori, armati di coltelli, prendono il controllo dell'aereo e spingono i passeggeri verso la coda.¹⁴⁰

Ore 8:55 – Sarasota, Florida.

Il presidente degli Stati Uniti, George W. Bush, ha appena raggiunto con il corteo presidenziale la scuola elementare "Emma E. Booker", a Sarasota, per una visita ufficiale.

Sono presenti numerosi giornalisti e TV.

Viene avvertito da Karl Rove, membro del suo staff, che un aereo si è schiantato contro la Torre Nord.

Le prime notizie parlano di un piccolo velivolo bimotore e si pensa a un incidente aereo.

Bush commenta: *"Deve trattarsi di un errore del pilota. È incredibile che qualcuno possa fare una cosa del genere. Il pilota deve aver avuto un infarto"*.

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 gli riferisce che si sa solamente che si tratta di un bimotore commerciale.¹⁴¹

Ore 8:55 – Controllo aereo New York.

Orario approssimato. I controllori di New York si rendono conto che il velivolo misterioso con codice 3321 è verosimilmente il Volo UA175 sparito dai radar e fanno allontanare tutti gli altri velivoli dalla sua rotta.¹⁴²

I responsabili del centro di New York cercano di avvertire i propri superiori del fatto che anche UA175 è stato dirottato, ma non riescono a comunicare con loro: sono tutti riuniti per discutere della situazione del Volo AA11 e non vogliono essere disturbati.¹⁴³

Ore 8:56 – New York WTC.

Una squadra di emergenza del NYPD è pronta sull'eliporto di Wall Street per farsi trasportare sul tetto della North Tower ed evacuare da lì le persone rimaste bloccate, ma il fumo e le

137 NIST NCSTAR-1 pag. 26.

138 Registreazioni originali e trascrizioni pubblicate da Vanity Fair; Staff Statement n. 17 pag. 6.

139 American 77 Path, NTSB; Record del Flight Data Recorder del Volo AA77.

140 CR pag. 8; SR del 26/08/2004 pag. 29.

141 CR pag. 35; Washington Post, 27/01/2002.

142 SATHE pag. 13.

143 Staff Statement n. 17 pag. 7.

fiamme impediscono agli elicotteri di atterrare sul grattacielo.¹⁴⁴

Ore 8:56 – Volo AA77.

Il transponder del Volo AA77 viene spento e l'aereo sparisce dai monitor del controllo aereo alle 8:56 e 19 secondi.¹⁴⁵

I controllori non riescono a vedere il velivolo nemmeno utilizzando il radar primario, per ragioni tecniche legate al software di visualizzazione.¹⁴⁶

Il controllo aereo di Indianapolis cerca ripetutamente di contattare via radio il Volo AA77, ma non ottiene alcuna risposta.

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

Il Volo AA11 si è schiantato appena 10 minuti prima, i mass-media hanno appena iniziato a diramare la notizia e parlano soltanto di un aereo che si è schiantato contro il World Trade Center, per cui a Indianapolis non sono consapevoli che ci siano dirottamenti in corso.

I controllori pensano che il Volo AA77 possa aver avuto un problema di natura tecnica e temono che sia precipitato.¹⁴⁷

Ore 8:57 – Volo UA175.

Il velivolo vira verso New York e inizia a perdere quota.¹⁴⁸



Brian David Sweeney.
Fonte: Processo Moussaoui.

Ore 8:58 – Volo UA175.

Il passeggero Brian David Sweeney telefona alla moglie Julie e le lascia un messaggio sulla segreteria telefonica: *"Ciao Julie, sono Brian. Siamo stati dirottati e le cose si mettono male"*.¹⁴⁹

Ore 9:00 – New York WTC.

Un terzo elicottero del 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.¹⁵⁰

Ore 9:00 circa – Centro operativo United Airlines, Chicago.

Il centro operativo della compagnia aerea viene informato che il Volo UA175 è stato dirottato e avvia le procedure per attivare il centro di crisi della United Airlines.¹⁵¹

Ore 9:00 – American Airlines.

Il vicepresidente esecutivo dell'American Airlines, Gerard Arpey, viene informato che il controllo aereo ha perso i contatti con il Volo AA77.

Arpey, già al corrente di quanto accaduto al Volo AA11, ordina immediatamente il blocco dei voli di tutti gli aerei American Airlines nel Nord-Est degli Stati Uniti.¹⁵²

144 CR pag. 291.

145 SATHE pag. 27; Staff Statement n. 17 pag. 10.

146 Staff Statement n. 17 pag. 11.

147 Staff Statement n. 17 pag. 10.

148 United 175 Path, NTSB.

149 Atti del Processo Moussaoui, reperto n. P200055; Washington Post, 21/09/2001; CR pag. 8.

150 CR pag. 291-292.

151 SR del 26/08/2004 pag. 22.

152 SR del 26/08/2004 pag. 30; CR pag. 9.

Ore 9:00 – Volo UA175.

Brian David Sweeney telefona 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.^{153 154}



Peter Hanson con la sua famiglia.
Fonte: Familiari.

Negli stessi istanti, Peter Hanson riesce a fare una seconda telefonata al padre: *"Si mette male, papà. Una steward è stata accoltellata. Sembrano armati con coltelli e spray al peperoncino. Dicono di avere una bomba. Le cose si mettono male sull'aereo. I passeggeri stanno vomitando e si sentono male. L'aereo sta traballando. Non credo ci sia il pilota ai comandi. Penso che stiamo andando giù, penso che vogliono andare a Chicago o in qualche altro posto e schiantarsi contro un edificio. Non preoccuparti papà. Se dovesse accadere sarà una cosa molto rapida. Dio mio, Dio mio!"*

La comunicazione si interrompe bruscamente alle 9:03, nel momento in cui UA175 termina il suo volo contro la South Tower.^{155 156}

Ore 9:00 – New York, WTC.

Migliaia di uomini dei servizi di emergenza e soccorso (pompieri, poliziotti, squadre mediche) stanno giungendo al World Trade Center.

I responsabili dei vigili del fuoco (NYFD) allestiscono un posto di comando per le operazioni.

Subito si rendono conto che gli incendi nella North Tower non potranno essere domati: l'edificio ha subito gravi danni strutturali, i sistemi antincendio sono probabilmente danneggiati o del tutto inutilizzabili, le dimensioni dell'incendio superano le capacità dei mezzi disponibili.

Decidono che l'unica cosa da fare è quella di evacuare tutte le persone rimaste nel grattacielo e poi tirarsi via da lì.¹⁵⁷

Il comando di polizia dell'Autorità Portuale di New York (PAPD), autorità responsabile per il World Trade Center, ordina l'evacuazione generale di tutti i civili da tutto il complesso (che comprende, oltre alle Twin Towers, altri cinque edifici).¹⁵⁸

Le squadre di vigili del fuoco iniziano a risalire i piani della North Tower e a tirare in salvo le persone rimaste bloccate negli ascensori e nelle stanze dei piani inferiori.

L'esplosione dell'aereo, infatti, ha prodotto danni anche molto più sotto rispetto al punto di impatto e i pompieri salvano alcune persone che erano rimaste intrappolate addirittura al 22° piano del grattacielo.¹⁵⁹

La situazione, già drammatica, viene ulteriormente complicata dall'inefficacia dei sistemi di radiocomunicazione: i servizi impegnati nelle operazioni utilizzano ciascuno il proprio canale radio¹⁶⁰ e il radio-ripetitore di cui è dotato il WTC è stato solo parzialmente attivato a causa di un banale errore umano.¹⁶¹

Ore 9:01 – Volo AA77.

Il velivolo, in rotta verso est (in direzione di Washington), inizia a perdere quota, abbassandosi da 35.000 a 25.000 piedi.¹⁶²

153 Atti del Processo Moussaoui, reperto n. P200055; SR del 26/08/2004 pag. 22; CR pag. 8.

154 CNN, 10/03/2004; Rapporto FBI su comunicazioni di Brian Sweeney ottenuto da Intelwire.

155 Atti del Processo Moussaoui, reperto n. P200055; SR del 26/08/2004 pagg. 22-23; CR pag. 8.

156 Rapporto FBI su interrogatorio di Lee Hanson, ottenuto da Intelwire.

157 Staff Statement n. 13 pag. 11; CR pag. 293.

158 Staff Statement n. 13 pag. 13; CR pag. 293.

159 CR pag. 298.

160 CR pag. 293.

161 CR pagg. 297-298; Staff Statement n. 13 pag. 19.

162 Record del Flight Data Recorder del Volo AA77; American 77Path, NTSB.

Ore 9:01 – Volo UA93.

Il velivolo raggiunge la quota di crociera assegnata di 35.000 piedi.¹⁶³

Ore 9:01 – Comando FAA di Herndon.

Tra le 9:01 e le 9:02 un manager del centro di controllo aereo di New York riesce a mettersi in contatto con il comando FAA di Herndon e comunica che anche il Volo UA175 è stato dirottato: *"Abbiamo diverse emergenze qui. La situazione peggiora di molto. Abbiamo bisogno dell'aiuto dei militari... Abbiamo a che fare con un altro problema, abbiamo un altro aereo che forse si trova nella stessa situazione..."*¹⁶⁴

Ore 9:02 – American Airlines.

La FAA avverte l'American Airlines che il Volo AA77 è scomparso dai radar. Tre minuti dopo, la compagnia aerea avvia le procedure di emergenza per tutelare la riservatezza delle informazioni sul volo.¹⁶⁵

Ore 9:02 – Controllo avvicinamento di New York.

Il centro di controllo di New York contatta il controllo di avvicinamento aeroportuale della città e chiede di controllare sui propri schermi radar se vedono UA175.

Controllo avvicinamento: *"Vedo qualcosa che si avvicina lungo la costa ma sembra che voglia atterrare in uno dei nostri aeroporti minori".*

Centro: *"Resta in linea... sto cercando di rilevarlo... Eccolo qui, resta in linea".*

Controllo avvicinamento: *"Ce l'ho a 9.500-9.000 [piedi] adesso..."*

Centro: *"Hai idea di chi sia?"*

Controllo avvicinamento: *"Noi... effettivamente non sappiamo chi sia. Lo stiamo rilevando proprio adesso".*

Centro: *"Bene. Tenete su le teste, sembra che questo sia un altro che vi sta venendo addosso..."*¹⁶⁶

Ore 9:03 – Comando NEADS.

Il controllo aereo di New York informa il NEADS che il Volo UA175 può essere stato dirottato. Questa è la prima comunicazione in cui la difesa aerea apprende della presenza di un secondo velivolo dirottato.¹⁶⁷

In questo momento gli F-15 di Otis si trovano sul mare a sud di Long Island, "parcheeggiati" in uno spazio aereo a controllo militare a una distanza di circa 115 miglia (185 km) da Manhattan.¹⁶⁸

163 United 93 Path, NTSB; Rilevazione radar RADES.

164 SR del 26/08/2004 pagg. 23; Staff Statement n. 17 pag. 7.

165 SR del 26/08/2004 pag. 30.

166 SR del 26/08/2004 pag. 23; Staff Statement n. 17 pag. 8; SATHE pag. 14.

167 SR del 26/08/2004 pag. 24; RegISTRAZIONI originali e trascrizioni pubblicate da Vanity Fair.

168 CR pag. 24; Rilevazione radar RADES.

Scheda di approfondimento:

I CACCIA DEL NORAD

L'**F-15 Eagle** è un caccia bireattore in grado di volare a oltre 2.500 km/h – ma solamente per brevi periodi – a quote molto elevate (oltre gli 11.000 metri) e in "configurazione pulita", ossia senza trasportare né armi né serbatoi esterni.

Questa velocità, quindi, è soltanto un valore teorico.

In condizioni reali, in cui l'aereo è appesantito dai missili aria-aria e dalle riserve di carburante (sia interno che in serbatoi esterni) la velocità massima è compresa tra i 1.500 e i 1.800 km/h, secondo la quota, ma la velocità operativa non supera in genere i 900 km/h.

Infatti, i caccia di quella generazione (F-15 Eagle, F-16 Falcon) riescono a superare i 900-1.000 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'attivazione 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 6.000 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 di prestazioni inferiori rispetto all'Eagle.

La sua velocità massima teorica, sempre in configurazione pulita (senza né armamenti né serbatoi esterni) è di oltre 2.000 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, e i missili Sidewinder, a guida infrarossa.



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

Fonti: Manuali tecnici e operativi USAF; Manuali Jane's.

Sul Web, Wikipedia edizione inglese propone valide schede tecniche dei caccia F-15 ed F-16 e dei loro propulsori.

Ore 9:03 – New York, Volo UA175.

Sotto gli occhi di decine di telecamere puntate sul World Trade Center, il Boeing 767 del volo United Airlines 175 si schianta contro la South Tower.¹⁶⁹

Nelle due immagini qui sotto, il momento dell'impatto. Quella a sinistra, con l'aereo, è attribuita a Carmen Taylor di Associated Press con l'orario 9:02:59.¹⁷⁰



L'impatto avviene all'altezza dell'81° piano della facciata sud a una velocità calcolata in circa 870 km/h e apre uno squarcio che va dal 78° all'83° piano.

L'aereo trasporta oltre 28 tonnellate di carburante.

Anche in questo caso l'impatto e l'esplosione provocano gravi danni sia alla struttura resistente perimetrale (33 elementi tranciati) che alle colonne centrali del "core" (10 elementi tranciati) e si sviluppano vasti incendi.

L'isolamento antincendio è distrutto su diversi piani.

Delle 8.600 persone che occupavano l'edificio, 3.200 lo hanno già abbandonato prima dell'impatto, per quello che è accaduto alla North Tower.

Di quelle restanti, oltre 600 sono rimaste uccise al momento dell'impatto o si trovano intrappolate al di sopra dei piani colpiti: solamente 18 di esse scoprono che una scala è rimasta agibile e ne approfittano per salvarsi.¹⁷¹

Ore 9:03 – Controllo aereo di Boston.

Nel centro di Boston, gli operatori sono riusciti ad ascoltare il nastro su cui è registrata la prima comunicazione trasmessa per errore dai dirottatori del Volo AA11 e sono riusciti a capire che i terroristi dicono: *"We have some planes"*, ossia *"abbiamo preso alcuni aerei"*.

Immediatamente il centro di Boston informa il centro regionale FAA del New England e il comando FAA di Herndon.

Boston: *"Siete ancora al telefono?"*

New England: *"Sì"*.

Boston: *"Dal nastro, Bobby ritiene che il tipo abbia detto 'abbiamo degli aerei'. Non so se questo dipenda dall'accento o se c'è più di un aereo dirottato, stiamo verificando e vi richiameremo prestissimo, va bene?"*

New England: *"Ve ne siamo grati... cos'è che hanno?"*

Boston: *"Aerei, al plurale. Sembra... siamo in contatto con New York... che ce ne sia un altro diretto verso il World Trade Center"*.

New England: *"C'è un altro aereo?"*

169 Sull'orario dell'impatto: United 175 Path, NTSB, riporta 9:02:40 circa; NIST NCSTAR-1 pagg. 27 e 38 riporta 9:02:59; una diretta ABC riporta 9:03:10; CR pag. 8 riporta 9:03:11.

170 NIST NCSTAR-1 pag. 38.

171 NIST NCSTAR-1 pagg. 38-44.

Boston: *"Proprio in questo momento un secondo aereo ha colpito il Trade Center..."*
New England: *"Va bene... Sì, dobbiamo... dobbiamo avvisare subito i militari di questa cosa".*¹⁷²

Ore 9:04 – Comando NEADS.

Il NEADS apprende dal controllo FAA di Boston che il Volo UA175 si è schiantato.^{173 174}

Ore 9:05 – Controllo aereo di New York.

Il controllo aereo dichiara "ATC Zero": nessun velivolo può più decollare, atterrare o volare nello spazio aereo di New York.¹⁷⁵

Ore 9:05 – Controllo aereo di Indianapolis.

Il Volo AA77 riappare sugli schermi del radar primario di Indianapolis, ma i controllori non se ne accorgono.

Infatti, il velivolo si è spostato e si dirige verso est, mentre i controllori cercano di vederlo aereo nella parte opposta, lungo la rotta che teneva quando è scomparso.¹⁷⁶



Il momento in cui Card riferisce la notizia a Bush.
Fonte: AP.

Ore 9:05 – 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."*¹⁷⁷

Di fronte ai bambini della scuola e ai tanti giornalisti, Bush non intende trasmettere sensazioni di paura.

Per alcuni minuti, continua ad ascoltare gli scolari, nonostante i servizi segreti abbiano premura di allontanarlo da lì: quella di Bush è una visita preannunciata e pertanto egli stesso potrebbe diventare l'obiettivo di un attacco.¹⁷⁸

Ore 9:05 circa – Washington D.C., Casa Bianca.

Il vicepresidente Dick Cheney è in riunione. Le immagini del secondo impatto non lasciano dubbi sul fatto che i due aerei abbiano colpito intenzionalmente il World Trade Center.

Il Secret Service (Servizio Segreto, incaricato di proteggere il presidente, la Casa Bianca e i vertici della catena di comando) entra in azione per adottare le misure precauzionali ritenute opportune.¹⁷⁹

Ore 9:07 – Volo AA77.

Il pilota, che precedentemente aveva stabilizzato l'aereo alla quota di 25.000 piedi, disattiva l'autopilota e per qualche minuto scende di quota per poi riguadagnarla e infine stabilizzarsi nuovamente a circa 25.000 piedi, sempre continuando a dirigersi verso Washington.¹⁸⁰

172 CR pag. 23; "America Remembers", MSNBC 11/09/2002; SR del 26/08/2004 pag. 23.

173 Registreazioni originali e trascrizioni pubblicate da Vanity Fair.

174 SATHE pag. 14; CR pag. 23; Staff Statement n. 17 pag. 9; SR del 26/08/2004 pag. 24.

175 CR pag. 23; Staff Statement n. 17 pag. 9.

176 CR pag. 25; SR del 26/08/2004 pag. 30.

177 CR pag. 38; Telegraph, 16/12/2001; CBS News, 10/09/2003.

178 CR pagg. 38-39; Telegraph, 16/12/2001; CBS News, 10/09/2003.

179 CR pagg. 35-36.

180 Record del Flight Data Recorder del Volo AA77; American 77 Path, NTSB.

Ore 9:07 – Centro FAA di Boston.

I manager del centro di Boston chiedono al comando FAA di Herndon di istruire l'ATA (Associazione del Trasporto Aereo) affinché comunichi alle varie compagnie aeree l'opportunità di avvisare i propri piloti della necessità di bloccare la porta di accesso alla cabina di pilotaggio. Il centro di Boston, nella persona del manager Terry Biggio, per accorciare i tempi e per garantire che gli aerei in volo ricevano effettivamente l'avvertimento, decide di diramare direttamente un NOTAM (Notice To Airmen), ossia un dispaccio a tutti i piloti.¹⁸¹

Ore 9:07 – Comando NEADS.

Il maggiore Nasypany, subito dopo aver ricevuto la notizia del secondo impatto, insiste affinché i due caccia di Otis, ancora "parcheggiati" in spazio aereo a controllo militare al largo di Long Island, siano autorizzati a raggiungere il più velocemente possibile New York City per proteggere la città da eventuali altri attacchi.

Le regole però impongono che i caccia, una volta entrati nello spazio aereo civile, siano controllati dai centri ATC civili.

L'ATC di New York, però, non vuole far avvicinare i caccia perché sulla zona volano ancora centinaia di aerei di linea e c'è il rischio di provocare incidenti.

D'altro canto, proprio la presenza di così tanti aerei di linea, ancora in volo, costituisce motivo di preoccupazione per Nasypany: qualunque di essi potrebbe rivelarsi un ulteriore velivolo dirottato.

Nasypany chiama il maggiore Fox, comandante di missione, alle 9:07 e 20 secondi: *"Va bene, Foxy. Attiva il registratore. Voglio essere sicuro che tutto ciò resti memorizzato. Questo è quello... secondo me questo è quello che probabilmente dobbiamo fare. Dobbiamo parlare con quelli della FAA. Dobbiamo dirgli che se questa storia continua, dobbiamo prendere i nostri caccia e piazzarli proprio sopra Manhattan, va bene? Questa è la miglior cosa da fare. È la migliore mossa in questo momento. Perciò coordinatevi con la FAA. Ditegli che se lassù c'è ancora qualcosa, qualcosa che non sappiamo, che ci lascino piazzare i caccia sopra Manhattan. Così almeno avremo la possibilità di fare qualcosa".*¹⁸²

Ore 9:08 – Centro operativo (SOC) dell'American Airlines, Fort Worth in Texas.

Interpretando erroneamente le notizie in arrivo, il centro operativo dell'American Airlines giunge alla conclusione che il secondo aereo ad aver impattato il WTC sia stato il Volo AA77.¹⁸³

Ore 9:08 – Centro FAA di Indianapolis.

Il centro di Indianapolis chiama il servizio SAR (il soccorso aereo) della base aerea di Langley e ne chiede l'intervento perché ritiene che il Volo AA77 sia precipitato in quanto non ha risposto alle comunicazioni radio ed è sparito dai radar.

Il centro chiama anche il comando di polizia della West Virginia per verificare se sono giunte segnalazioni di un incidente aereo.¹⁸⁴

Ore 9:09 – Comando NEADS.

Il maggiore Nasypany (in questo momento i militari non hanno ancora ricevuto alcuna notizia del fatto che c'è un terzo volo, AA77, che sta avendo problemi) vuole che siano lanciati anche i due caccia di Langley, per tenerli in volo in caso di necessità.

Il suo superiore, il colonnello Marr, respinge la richiesta: il NEADS dispone di quattro caccia in tutto e i due di Otis sono già in volo e presto saranno a corto di carburante.

Marr preferisce mantenere i caccia di Langley in riserva, per poter dare il cambio a quelli di Otis nel caso in cui non sia disponibile un'aviocisterna per rifornirli in volo e decide che i caccia di Langley siano tenuti in "battle station" (ossia pronti al decollo nel minor tempo possibile).^{185 186}

181 SR del 26/08/2004 pagg. 24-25.

182 RegISTRAZIONI originali e trascrizioni pubblicate da Vanity Fair; CR pagg. 23-24; SR del 26/08/2004 pag. 25.

183 SR del 26/08/2004 pag. 30; CR pag. 9.

184 CR pag. 24; SR del 26/08/2004 pag. 31; SATHE pag. 28.

185 RegISTRAZIONI originali e trascrizioni pubblicate da Vanity Fair.

186 CR pag. 24; SR del 26/08/2004 pag. 25; Staff Statement n. 17 pagg. 9-10.

Ore 9:10 – Centro FAA di Boston.

Il centro di Boston, in esecuzione di quanto disposto dal manager Terry Biggio, trasmette via radio un messaggio in cui si avverte che tutti i piloti in volo devono adottare misure per incrementare la sicurezza della cabina di pilotaggio contro le intrusioni.

Il messaggio può essere ricevuto solamente dai velivoli che si trovano nell'area controllata dal centro di Boston (e quindi sintonizzati sulle relative frequenze): per tutti gli altri occorrono tempi più lunghi in quanto l'avviso è demandato alle compagnie aeree di appartenenza.¹⁸⁷

Ore 9:10 – American Airlines, United Airlines.

L'American Airlines, informata che anche la United Airlines ha perso i contatti con uno dei suoi aerei, decide di bloccare i voli dei propri velivoli su tutto il territorio nazionale.

Subito dopo, la United Airlines prende la stessa decisione.¹⁸⁸

Ore 9:12 – Volo AA77.

Dopo un primo tentativo andato a vuoto, l'assistente di volo Renee May riesce a telefonare alla madre Nancy a Las Vegas, le spiega che l'aereo è stato dirottato e le chiede di avvertire l'American Airlines.¹⁸⁹

I genitori di Renee contattano l'ufficio American Airlines presso l'aeroporto Reagan di Washington e riferiscono della telefonata. L'operatore al telefono crede che stiano parlando del Volo AA11 ma i due insistono che si tratta del Volo AA77.

Ciò nonostante, l'operatore riferisce ai suoi superiori della telefonata solamente dopo l'impatto del velivolo contro il Pentagono.¹⁹⁰

Ore 9:13 – Spazio aereo di New York.

Il controllo aereo, dopo aver sgombrato i cieli di New York dai voli civili, autorizza i due F-15 di Otis a portarsi sulla città.

I caccia lasciano il circuito di attesa e si dirigono verso la città.¹⁹¹



Bush con il suo staff nella scuola Emma Booker.
Fonte: Casa Bianca.

Ore 9:15 – Sarasota, Florida.

Il Presidente Bush si riunisce con il suo staff in una stanza della scuola Booker, dove si fa aggiornare sulla situazione e si mette in contatto con il vicepresidente Cheney, con il 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 pianifica il rientro di Bush a Washington D.C.

Prima di lasciare la scuola, Bush decide di fare una dichiarazione al Paese, in televisione.¹⁹²

Ore 9:15 circa – Washington D.C.

Il direttore della CIA, George Tenet, si trova in un albergo nei pressi della Casa Bianca, quando viene informato del secondo impatto al World Trade Center.

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 attacco è in qualche modo collegato a quel tipo che stava prendendo lezioni di volo"*.

Si riferisce a Zacarias Moussaoui, poi risultato complice dei dirottatori, che alcune settimane

187 SR del 26/08/2004 pag. 25.

188 SR del 26/08/2004 pag. 31; CR pag. 9 e pag. 10.

189 Rapporti FBI su interrogatorio dei familiari di Reene May, ottenuti da Intelwire.

190 SR del 26/08/2004 pag. 31; Atti del Processo Moussaoui, reperto n. P200055.

191 SR del 26/08/2004 pag. 26; CR pag. 24.

192 CR pag. 39.

prima era stato arrestato dall'FBI mentre frequentava una scuola di volo nel Minnesota.¹⁹³

Ore 9:16 – American Airlines. FAA.

Personale dell'American Airlines è in contatto con il Comando FAA di Herndon per scambiare notizie sulla situazione, quando dal centro operativo della compagnia aerea giungono informazioni secondo cui il secondo aereo schiantatosi contro il World Trade Center potrebbe essere il Volo AA77.

Ciò aumenta la confusione in seno al comando della FAA, che non ha alcuna certezza sull'esatta identificazione dei voli schiantati.¹⁹⁴

Ore 9:19 – United Airlines.

La United Airlines utilizza il sistema di comunicazione ACARS¹⁹⁵ per trasmettere ai suoi voli un messaggio di avvertimento sulla necessità di evitare qualsiasi intrusione nella cabina di pilotaggio.¹⁹⁶

Ore 9:19 – Controllo aereo di Boston.

I controllori di Boston cercano di capire se altri aerei decollati dall'aeroporto Logan possano essere stati dirottati.

La loro attenzione si concentra sul volo Delta 1989: anch'esso (come AA11 e UA175) è un volo transcontinentale decollato dal Logan.

I controllori fanno inviare ai piloti un messaggio di avvertimento (la preoccupazione si rivelerà infondata, ma il volo Delta 1989 verrà fatto atterrare a Cleveland e sottoposto a particolari controlli di sicurezza).¹⁹⁷

Ore 9:20 circa – Volo AA77.

Tra le 9:15 e le 9:31, Barbara Olson, passeggera e moglie del "solicitor general" (figura assimilabile al "Procuratore Generale") degli Stati Uniti, Ted Olson, riesce a contattare due volte il marito telefonicamente. In questa prima chiamata¹⁹⁸ gli spiega che l'aereo è stato dirottato da uomini armati di coltelli e di taglierini che hanno spinto i passeggeri verso la coda del velivolo.

Il marito riferisce l'informazione al servizio di sicurezza del Dipartimento della Giustizia.^{199 200}

Barbara Olson fece più di due telefonate, ma alcune furono messe "in attesa" dalla segreteria automatica del centralino dell'ufficio di Ted Olson.

La Olson fu l'unica persona, in tutti e quattro i voli dirottati, a fare cenno all'utilizzo di taglierini ("box-cutter") da parte dei dirottatori.

Ore 9:20 – Controllo aereo di Indianapolis.

Il centro di Indianapolis apprende che alcuni aerei sono stati dirottati e inizia a chiedersi se anche il Volo AA77 abbia subito la stessa sorte (fino a quel momento i controllori pensavano che fosse precipitato): viene informato il comando FAA di Herndon.²⁰¹

Ore 9:21 – Comando difesa aerea NEADS. Controllo aereo di Boston.

Il centro di Boston informa il NEADS che c'è un terzo aereo dirottato e il Volo AA11 è ancora in aria e diretto verso Washington.

Boston: "Mi hanno appena riferito che American 11 è ancora in volo, ed è in rotta verso... sta volando in direzione di Washington."

193 Washington Post, 27/01/2002.

194 SR del 26/08/2004 pag. 31.

195 ACARS: Aircraft Communication And Reporting System, servizio di comunicazione con messaggi di testo.

196 CR pag. 11; SR del 26/08/2004 pag. 31.

197 CR pagg. 10, 27-28 e 38; FAA Chronology, 17/09/2001 pag. 3.

198 La chiamata va collocata tra le 9:15 e le 9:25, e probabilmente alle 9:20 e 15 secondi.

199 Rapporti FBI sugli interrogatori a Ted Olson e ai centralinisti, ottenuti da Intelwire.

200 CR pag. 9 e nota 57 a pag. 455; Atti del Processo Moussaoui, reperto n. P200055.

201 CR pagg. 24/25; SR del 26/08/2004 pag. 32.

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

FAA: "Sì".

NEADS: "Ed è in rotta verso Washington?"

FAA: "Ce n'era un altro... Evidentemente era un altro l'aereo quello che ha colpito la Torre. Questi sono gli ultimi dati di cui disponiamo."

NEADS: "Okay."

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

NEADS: "Okay. Quindi American 11 non è stato affatto dirottato, giusto?"

FAA: "Non è giusto. È 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!"²⁰²

Ore 9:21 – Comando FAA di Herndon.

Il comando di Herndon, il controllo aereo di Indianapolis e altri centri FAA iniziano a cercare sui propri radar primari il Volo AA77. Anche il controllo aereo dell'aeroporto Dulles a Washington viene avvisato e inizia a cercare l'aereo sul radar primario.²⁰³

Ore 9:22 – United Airlines.

La United Airlines attiva le procedure di emergenza per garantire la riservatezza delle informazioni sul Volo UA175.²⁰⁴

Ore 9:24 – Volo UA93.

Nella cabina di pilotaggio giunge il messaggio ACARS inviato dalla United Airlines a tutti i suoi voli: "Evitate qualsiasi intrusione nella cabina di pilotaggio. Due velivoli hanno colpito gli edifici del World Trade Center a New York".²⁰⁵

Ore 9:24 – Volo UA93.

Il Volo UA93 contatta il controllo aereo di Cleveland per avvisare che sono passati sotto il suo controllo. Cleveland conferma.²⁰⁶

Ore 9:24 – Base aerea di Langley.

Il NEADS ordina lo scramble ai caccia F-16 pronti sulla base aerea di Langley, allo scopo di intercettare il Volo AA11 che – secondo quanto riferito dal controllo aereo di Boston – è in rotta da New York verso Washington D.C..²⁰⁷

Abbiamo visto che alle 8:53 il controllo aereo non era in grado di confermare se ad impattare la North Tower fosse stato il Volo AA11 o un piccolo aereo (non erano disponibili le riprese video dell'impatto).

La sorte del Volo UA175 era invece sicura: il velivolo era stato ripreso dalle televisioni ed il suo transponder era rimasto in funzione fino all'impatto, sia pure con un codice diverso.

Alle 9:08 l'American Airlines, appresa la notizia che il Volo AA77 era disperso ma non essendo a conoscenza di quanto accaduto all'UA175 della United Airlines, aveva concluso che ad impattare contro il World Trade Center fossero stati AA11 e AA77.

Alle 9:16 il comando FAA di Herndon veniva informato dall'American Airlines che il Volo AA77 era il secondo aereo schiantatosi contro le Twin Towers.

Alle 9:20 il controllo aereo di Indianapolis informava Herndon che il Volo AA77, scomparso dai radar e ritenuto precipitato, era stato probabilmente anch'esso vittima di un dirottamento.

Da queste notizie il centro di Boston concluse che il Volo AA77 si era schiantato contro il WTC e dato che non c'erano dubbi sulla sorte del Volo UA175, l'unico aereo dirottato ancora in volo non poteva essere altri che AA11 che prima di sparire dai radar volava in direzione sud, quindi verso Washington!

Ecco come una serie di informazioni inesatte o imprecise, che si accavallavano nel giro di pochi minuti e senza una corretta sequenza cronologica, portarono a un simile madornale errore.

202 CR pag. 26; RegISTRAZIONI originali e trascrizioni pubblicate da Vanity Fair.

203 SR del 26/08/2004 pag. 32.

204 SR del 26/08/2004 pag. 26.

205 United 93 ATC, NTSB; SR del 26/08/2004 pag. 37.

206 United 93 ATC, NTSB; SR del 26/08/2004 pag. 38.

207 CR pagg. 26-27; RegISTRAZIONI originali e trascrizioni pubblicate da Vanity Fair.

Ore 9:25 – Casa Bianca, Washington D.C.

Presso la Situation Room della Casa Bianca viene attivata una video-conferenza presieduta da Richard Clarke, consigliere di Bush ed esperto di antiterrorismo, cui partecipano rappresentanti di vari enti, tra i quali CIA, FBI e FAA.²⁰⁸

Ore 9:25 – Centro di comando FAA di Herndon.

Il comando di Herndon ordina il "ground stop" di tutti i voli su tutto il territorio nazionale: nessun aereo può più decollare da qualsiasi aeroporto americano.²⁰⁹

Ore 9:25 – Manhattan.

Dopo aver percorso i circa 185 chilometri che li separavano da New York, i due F-15 di Otis stabiliscono una CAP ("Combat Air Patrol", pattugliamento aereo di combattimento) sulla città. I due piloti sono il tenente colonnello Timothy Duffy e il maggiore Daniel Nash.

I velivoli riescono a rifornirsi grazie all'arrivo di un'aviocesterna KC-135 decollata dalla base di Bangor.^{210 211 212}

Il maggiore Nasypany, dal comando NEADS, ha detto cosa fare in caso di necessità: "*Mi raccomando, se dobbiamo abbattere qualcosa... come un aereo di grosse dimensioni, tiriamo gli AIM-9, proprio sul muso, se necessario*".^{213 214}

Ore 9:26 – Volo UA93.

Il pilota Jason Dahl trasmette a Ed Ballinger²¹⁵ un messaggio ACARS in risposta a quello ricevuto due minuti prima: "*Ed, confermi il messaggio precedente, per cortesia? Jason*".²¹⁶

Ore 9:27 – Volo UA93.

Alle 9:27 e 30 secondi i piloti rispondono a una comunicazione radio del controllo aereo di Cleveland: è la loro ultima comunicazione di routine.²¹⁷

Ore 9:28 – Volo UA93.

Il velivolo che fino a quel momento ha volato regolarmente alla quota di crociera assegnata (35.000 piedi) scende improvvisamente di alcune centinaia di piedi.²¹⁸

Sulla frequenza radio del controllo aereo irrompe la voce del pilota: "*Mayday!*²¹⁹ *Ehi, fuori di qui!*" e si sentono i suoni di una colluttazione.

La trasmissione è delle 9:28 e 16 secondi: è questo quindi il momento in cui i direttori entrano in azione sul Volo UA93.

Alle 9:28 e 48 secondi si sente nuovamente il pilota che urla: "*Fuori di qui! Fuori di qui!*".²²⁰

La comunicazione resta aperta: i controllori di Cleveland, in ascolto radio, sentono che i piloti vengono uccisi.²²¹

208 CR pag. 36.

209 CR pag. 25.

210 SR del 26/08/2004 pag. 26; CR pag. 24.

211 Interviste ai piloti Duffy e Nash: The Boston Globe 11/09/2005; Cape Code Times 21/08/2002.

212 Interviste a piloti e personale militare: Aviation Week's, 03/06/2002.

213 Registreazioni originali e trascrizioni pubblicate da Vanity Fair.

214 Gli AIM-9 Sidewinder sono missili a corto raggio in dotazione ai caccia americani – NdA.

215 Ballinger era il funzionario della United Airlines che stava trasmettendo i messaggi ACARS.

216 SR del 26/08/2004 pag. 38.

217 United 93 ATC, NTSB; SR del 26/08/2004 pag. 38.

218 United 93 Path, NTSB.

219 Mayday è il termine utilizzato via radio per dichiarare una gravissima emergenza.

220 CR pag. 11; United 93 ATC, NTSB; SR del 26/08/2004 pag. 38.

221 "America Remembers", MSNBC 11/09/2002.

Ore 9:28 – Volo AA77.

Alle 9:28 e 46 secondi, quando il velivolo si trova a circa 7.000 piedi di quota (2.100 metri) e a una sessantina di chilometri dal Pentagono, Hani Hanjour disconnette il "pilota automatico" e passa al controllo manuale.²²²

Ore 9:29 – Pentagono.

L'NMCC (Centro di comando militare nazionale) inizia una tele-conferenza di emergenza su quanto sta accadendo.

Lo scopo del centro di comando è quello di garantire il funzionamento della catena di comando e di assicurare le comunicazioni tra chi ha l'autorità per diramare gli ordini (in questo caso il Presidente Bush e il segretario alla Difesa Donald Rumsfeld) e chi ha il compito di darvi esecuzione.

Alla teleconferenza partecipano varie autorità militari nonché il PEOC dalla Casa Bianca.²²³

Ore 9:30 – Sarasota, Florida.

Bush tiene una breve conferenza stampa in cui rilascia un primo commento sui fatti: *"Signore e signori, questo è un momento difficile per l'America. Oggi si è consumata una tragedia nazionale. Due aerei si sono schiantati sul World Trade Center in quello che sembra un attacco terroristico contro la nostra nazione. Daremo la caccia ai responsabili e li troveremo"*.²²⁴

Ore 9:30 – Volo UA93.

Il passeggero Thomas Burnett, utilizzando un telefono di bordo, riesce a contattare la moglie Deena.

Deena: *"Tom, tutto bene?"*

Tom: *"No. Il mio aereo è stato dirottato"*.

Deena: *"Dirottato?"*

Tom: *"Sì, hanno appena accoltellato una persona"*.

Deena: *"Un passeggero?"*

Tom: *"Sì"*.

Deena: *"Dove siete? Siete in volo?"*

Tom: *"Sì. Adesso ascoltami. Il nostro aereo è stato dirottato. È il volo United 93 da Newark a San Francisco. Siamo in volo. I dirottatori hanno già accoltellato una persona, uno di loro ha una pistola, ²²⁵ dicono che c'è una bomba. Chiama le autorità"*.²²⁶

²²⁷

Quella di Tom Burnett è la prima di una serie di telefonate (almeno quaranta) effettuate da passeggeri e assistenti di volo, che ci consentono di conoscere con estrema precisione quanto accaduto sul volo United 93.

Tre dirottatori armati di coltelli uccisero o ferirono i piloti e un assistente di volo e spinsero i passeggeri verso la coda, paventando la presenza di una bomba.

Il quarto, Jarrah, si sedette ai comandi del velivolo.

I dirottatori indossarono una bandana rossa e rimasero a presidiare l'accesso alla cabina di pilotaggio, chiudendo la tenda che separa la prima classe dal resto della cabina passeggeri.

Ore 9:30 – Base aerea di Langley.

Gli F-16 di Langley, in meno di sei minuti dall'ordine di scramble, sono in volo e vengono acquisiti sugli schermi radar. Ai due velivoli di allarme si è

aggiunto un terzo aereo di riserva. I tre caccia puntano verso est, sul mare, verso un'area di cielo a controllo militare, in attesa di disposizioni.^{228 229}

222 AA77-UA93 Autopilot, NTSB; American 77 Path, NTSB; CR pag. 9; SR del 26/08/2004 pag. 33.

223 CR pag. 37. Il PEOC è un bunker sotterraneo adibito a centro operativo di emergenza.

224 Telegraph, 16/12/2001; Washington Post, 27/01/2002; CBS News, 10/09/2003.

225 Tutti i dati portano alla conclusione che i dirottatori non possedevano armi da fuoco. Tom Burnett è stato l'unico passeggero ad averne fatto cenno (secondo quanto riferito dalla moglie Deena). CR pag. 13.

226 Atti del Processo Moussaoui, reperto n. P200055; Trascrizioni personali di Deena Burnett.

227 Rapporti FBI su interrogatori di Deena Burnett, ottenuti da Intelwire.

228 CR pag. 27; Registreazioni originali e trascrizioni pubblicate da Vanity Fair; Rilevazione radar RADES.

229 "Touching History", Lynn Spencer, cap. 10.

Ore 9:30 circa – Base aerea di Andrews, Maryland.

La base aerea di Andrews è sede del 113th Fighter Wing (stormo da caccia), equipaggiato con caccia F-16 Falcon, e gestisce l'“Air Force One” (il velivolo presidenziale).

La base, che dista appena una quindicina di km da Washington D.C., non è in servizio di allarme per la difesa aerea ma tre dei suoi caccia sono in volo di addestramento sulla North Carolina.

Dopo aver appreso quanto sta accadendo a New York, ai caccia in addestramento viene ordinato di rientrare e gli specialisti si mettono al lavoro per tirar fuori i missili AIM-9 Sidewinder dai depositi.

L'iniziativa si rivela opportuna, perché da lì a poco il Secret Service telefona alla base per chiedere se dispone di aerei pronti al decollo.

Quattro caccia sono già riforniti e possono decollare in tempi brevi, ma sono armati soltanto con il cannone da 20 millimetri e munizioni da addestramento: il montaggio dei missili Sidewinder è un'operazione che richiede del tempo.

Viene deciso pertanto che due piloti decolleranno subito, mentre altri due li seguiranno non appena sui loro caccia saranno stati montati i missili.

Pochi minuti dopo²³⁰ il Secret Service chiama nuovamente e ordina che i caccia decollino immediatamente per proteggere – a ogni costo – la Casa Bianca e il Campidoglio.²³¹

Ore 9:30 – Controllo aereo di Cleveland. Volo UA93.

Il controllo aereo avverte la United Airlines che il Volo UA93 non risponde alle comunicazioni radio e chiede agli altri aerei in volo se hanno sentito via radio le grida provenienti dalla cabina di pilotaggio: vari piloti confermano di averle sentite.²³²



Ore 9:30 – New York, WTC.

Gli elicotteri dell'NYPD tentano nuovamente di atterrare sul tetto delle Torri per organizzare un'evacuazione dall'alto, ma devono rinunciare a causa del calore e del fumo troppo intensi.²³³

A sinistra: calore e fumo sui tetti sono così intensi da rendere impossibile l'intervento degli elicotteri di soccorso. Decine di persone si lanciano nel vuoto per sfuggire alle fiamme.



Barbara Olson.
Fonte: MSNBC.

Ore 9:31 – Volo AA77.

Alle 9:30 e 56 secondi,²³⁴ Barbara Olson chiama nuovamente il marito Ted.

Nel corso della conversazione, gli riferisce che l'aereo sta volando “sopra le case”, poi la linea si interrompe.²³⁵

Ore 9:32 – Controllo aereo di Dulles, Washington D.C.

I controllori dell'aeroporto Dulles notano sul radar un bersaglio che si avvicina a Washington ad alta velocità e avvertono il Reagan National Airport situato nelle vicinanze della Casa Bianca.²³⁶

230 Probabilmente alle 9:34.

231 Aviation Week's, 09/09/2002; CR pag. 44.

232 SR del 26/08/2004 pag. 39.

233 CR pag. 304; Staff Statement n. 13 pagg. 20-21.

234 L'orario è stato ottenuto incrociando la lista delle telefonate con le dichiarazioni di Ted Olson e altri testi.

235 Rapporti FBI sugli interrogatori a Ted Olson e ai centralinisti, ottenuti da Intelwire; CR pag. 9.

236 SR del 26/08/2004 pag. 33; CR pag. 9 e pag. 25; “America Remembers”, MSNBC 11/09/2002; SATHE pag. 28.

Ore 9:32 – Volo UA93. Controllo aereo di Cleveland.

Sulle frequenze radio irrompe la voce di uno dei dirottatori del volo United 93: "Signore e signori, è il comandante che vi parla. Vi prego di stare seduti, restate seduti. Abbiamo una bomba a bordo, per cui state seduti".

La voce è quasi certamente quella di Jarrah, che per sbaglio trasmette via radio la comunicazione, destinata ai passeggeri.²³⁷



Deborah Welsh.
Fonte: Familiari.

I dirottatori riprogrammano l'autopilota impostando una rotta verso Washington D.C..²³⁸

L'assistente di volo Deborah Welsh cerca di reagire contro i terroristi e viene uccisa.^{239 240}

Ore 9:33 – Servizio Segreto, Washington.

I responsabili degli aeroporti Reagan e Dulles avvertono il Secret Service alla Casa Bianca che un velivolo non risponde alle comunicazioni radio e si avvicina alla Casa Bianca (l'aeroporto Reagan, il Pentagono, la Casa Bianca e il Campidoglio si trovano tutti in un raggio di circa due chilometri e mezzo).

In quello stesso momento, Hanjour, ai comandi del volo American 77, giunto in prossimità del Pentagono, imposta un'ampia virata allo scopo di perdere quota e allinearsi al suo obiettivo: il Pentagono.

Nel compiere questa manovra, il velivolo si allontana dalla Casa Bianca e sembra voler atterrare sull'aeroporto Reagan che si trova proprio accanto al Pentagono: gli agenti del servizio segreto, informati in tempo reale, si tranquillizzano e concludono che non è necessario evacuare la Casa Bianca.²⁴¹

Ore 9:34 – NEADS.

Il NEADS ordina che gli F-16 di Langley, in rotta verso est, puntino immediatamente verso Baltimora allo scopo di fraporsi tra New York e Washington D.C. e intercettare il Volo AA11 (che invece si è schiantato sul World Trade Center tre quarti d'ora prima).²⁴²

Ore 9:34 – Volo AA77.

Il velivolo continua la sua virata discendente e perde quota rapidamente. La virata è quasi circolare (330 gradi) per cui il velivolo torna a puntare in direzione del Pentagono e della Casa Bianca.^{243 244}

Anche se i caccia di Langley, anziché dirigersi verso est, si fossero subito diretti verso Washington D.C., non sarebbero comunque riusciti a impedire che il Volo AA77 colpisse il Pentagono.

Tenuto conto dei tempi di accelerazione e salita in quota (oltre due minuti), gli F-16 di Langley avrebbero dovuto coprire la distanza di circa 200 km che li separava da Washington in meno di 5 minuti, ossia a 2.400 km/h, velocità superiore persino a quella massima teorica (2.100 km/h) di un F-16.

Fonti sui dati dell'F-16: tabelle comparative Mirage 2000 vs. F-16 vs. F-18 fornite da Dassault Aviation. V. anche "The NORAD Tapes" su Vanity Fair: il tempo operativo minimo occorrente ai caccia per raggiungere Washington da Langley è pari a circa 10 minuti.

Ore 9:34 – NEADS.

Il comando della difesa aerea telefona al centro di controllo aereo di Washington per verificare se dispongono di informazioni utili a individuare la posizione del "fantomatico" Volo AA11.

La risposta non è esattamente quella che i militari si aspettano: "Abbiamo un altro aereo

237 SR del 26/08/2004 pag. 39; CR pag. 12; United 93 ATC, NTSB.

238 I registratori dei dati di volo mostrano che i sistemi di navigazione di AA77 e di UA93 furono programmati per dirigersi verso l'aeroporto Reagan situato accanto al Pentagono: AA77-UA93 Autopilot, NTSB.

239 CR pag. 12 e pag. 13; SR del 26/08/2004 pag. 39 e pag. 40.

240 Dalle 9:32 è disponibile la registrazione delle voci in cabina di pilotaggio.

241 SATHE pag. 28; CR pag. 9 e pag. 39; Rilevazione radar RADES.

242 CR pag. 27; Regrazioni originali e trascrizioni pubblicate da Vanity Fair; Rilevazione radar RADES.

243 Rilevazione radar RADES; Record del Flight Data Recorder del Volo AA77.

244 SR del 26/08/2004 pag. 33; American 77 Path, NTSB.

disperso, il volo American 77".

NEADS: "American 77?"

Washington: "L'American 77 è disperso".

NEADS: "Dov'era diretto?"

Washington: "Anch'esso a Los Angeles".

NEADS: "Da dove è partito?"

Washington: "Penso anch'esso da Boston. Ora vi spiego, il centro di Indianapolis stava gestendo questo qui..."

NEADS: "Questo chi?"

Washington: "L'American 77. Era a 35.000 piedi di quota. Improvvisamente hanno perso il segnale radar, hanno perso i contatti. Svanito del tutto. E non hanno la minima idea di dove sia e di cosa gli sia successo".

Questa è la prima informazione ricevuta dalla difesa aerea sul Volo AA77.

Se il NEADS non avesse telefonato al centro di Washington, la difesa aerea sarebbe ancora del tutto inconsapevole dei problemi di quest'altro volo.²⁴⁵

Ore 9:34 – American Airlines.

Il comando operativo della compagnia aerea comunica che i voli schiantatisi contro il WTC sono AA11 e AA77.

L'American Airlines continua ad avere un'idea sbagliata di quanto è accaduto e a diffondere informazioni errate.²⁴⁶

Ore 9:35 – 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.

Bush intende tornare subito a Washington D.C., ma il Servizio Segreto è contrario.²⁴⁷

Ore 9:35 – Volo UA93.

Alle 9:35 e 40 secondi il velivolo cambia rotta, vira e punta verso est, in direzione di Washington.

Al contrario di quanto accaduto sugli altri tre voli, il transponder resta acceso e trasmette il corretto codice identificativo, per cui i controllori di volo non perdono di vista il velivolo sui propri schermi.²⁴⁸

In quello stesso momento, l'assistente di volo Sandra Bradshaw, utilizzando i telefoni di bordo, riesce a comunicare con gli uffici United Airlines di San Francisco.

La donna spiega che l'aereo è stato dirottato da individui armati di coltelli che hanno spinto i passeggeri verso la coda.²⁴⁹



Sandra Bradshaw.
Fonte: Processo Moussaoui.

Ore 9:36 – Reagan Airport, Washington.

Il tenente colonnello Steve O'Brien, ai comandi di un velivolo militare da trasporto C-130H in volo su Washington, decollato poco prima dalla vicina base aerea di Andrews, avvista un aereo che si muove velocemente davanti a sé.

I controllori gli chiedono di identificare l'aereo, rilevato anche dai radar di Dulles.

O'Brien riferisce al centro di controllo che l'aereo è un Boeing 757 e sta volando a bassa quota. Le rotte del C-130 di O'Brien (codice radio Gofer-6) e del Volo AA77 si incrociano letteralmente e l'aereo di linea passa a circa due chilometri dal velivolo militare.

Il centro di controllo chiede a O'Brien di seguire l'aereo, cosa più facile a dirsi che a farsi, considerato che il C-130 è un quadrimotore a elica molto più lento di un Boeing 757.

245 Registre originali e trascrizioni pubblicate da Vanity Fair; SR del 26/08/2004 pag. 33; CR pag. 27.

246 SR del 26/08/2004 pag. 33.

247 CR pag. 39; Telegraph 16/12/2001.

248 Rilevazione radar RADES; American 93 Path, NTSB; SR del 26/08/2004 pag. 41; CR pag. 12 e pag. 29.

249 SR del 26/08/2004 pag. 40; Rapporti FBI su interrogatori a personale United Airlines, ottenuti da Intelwire.

O'Brien ci prova, e imposta una virata per mettersi in coda al Boeing.^{250 251 252}

Ore 9:36 – NEADS. Centro FAA Boston.

Alle 9:35:41 il centro di Boston avverte il NEADS che c'è un aereo non identificato nei pressi della Casa Bianca: *"L'ultimo rapporto lo riporta a sei miglia a sud-est della Casa Bianca... sta virando allontanandosi dalla Casa Bianca"*.

NEADS: *"Si sta allontanando dalla Casa Bianca?"*

Boston: *"Sì"*.

NEADS: *"Si sta allontanando... Non sapete dirci il modello di aereo, non sapete chi sia?"*

Boston: *"Niente, niente. Noi siamo a Boston e non ne abbiamo idea. Speriamo che qualcuno a Washington possa darvi migliori informazioni"*.

Appresa la notizia, il maggiore Nasypany non perde tempo e alle ore 9:36 e 23 secondi ordina al maggiore Fox, che controlla le operazioni di intercettazione: *"C'è un aereo a sei miglia ad est della Casa Bianca! Portate immediatamente i caccia lì"*.

Fox: *"Mi stai chiedendo di dichiarare AFIO e di spedirli direttamente lì?"*

AFIO è una procedura di emergenza con la quale il comando militare assume il controllo dei caccia sottraendoli al controllo aereo civile.

Nasypany: *"Prendi il controllo dei caccia e spediscili sulla Casa Bianca"*.

Ma i caccia di Langley sono ancora lontani da Washington.²⁵³

Ore 9:37 – Casa Bianca, Washington D.C.

Appresa la notizia che il velivolo avvistato dai controllori del Dulles e del Reagan (ossia il volo American 77) sta puntando in direzione della Casa Bianca, gli agenti del Secret Service decidono di spostare il vicepresidente Dick Cheney nel PEOC.

Intorno alle 9:35 gli agenti irrompono nell'ufficio di Cheney, lo sollevano nelle loro braccia e lo trasportano fino a un tunnel sotterraneo che porta al bunker.

Cheney accede al tunnel alle 9:37 e si ferma in un'area attrezzata con TV e telefono per contattare il presidente Bush e per dirgli di non rientrare a Washington in quanto anche la capitale è sotto attacco.^{254 255}

Ore 9:37 – Pentagono.

Intorno all'eliporto del Pentagono, situato a circa 50 metri dalla facciata ovest dell'edificio, specialisti e vigili del fuoco sono impegnati nei preparativi per accogliere il presidente Bush il cui arrivo è pianificato per mezzogiorno.

L'eliporto della Casa Bianca, infatti, non è operativo perché la sua area è utilizzata per una cerimonia, di conseguenza è previsto che l'elicottero presidenziale incaricato di trasportare Bush dalla base aerea di Andrews a Washington D.C., atterri al Pentagono.

I vigili del fuoco stanno guardando i servizi televisivi dal World Trade Center: improvvisamente uno di loro, Alan Wallace, vede un aereo di linea avvicinarsi a forte velocità volando a pochi metri dal suolo e intuisce quanto sta per accadere.

I pompieri si gettano a terra cercando riparo sotto il loro mezzo antincendio.²⁵⁶

Ore 9:37 e 46 secondi – Pentagono.

Il volo American Airlines 77, volando a oltre 850 km/h a pochi metri dal suolo,²⁵⁷ colpisce e abbatte i pali della luce posti ai lati dell'autostrada adiacente e si schianta contro la facciata ovest dell'edificio, simbolo della potenza militare americana.

L'orario dell'impatto secondo il Commission Report (pag. 10) è le 9:37 e 46 secondi. Proiettando al suolo la rotta ricavata dall'FDR ("scatola nera") e sincronizzandola con i dati radar, abbiamo determinato che l'orario dell'impatto va spostato di almeno 7 secondi: alle 9:37:53.

²⁵⁰ CR pagg. 25-26; SR del 26/08/2004 pag. 33; SATHE pag. 5; Rilevazione radar RADES.

²⁵¹ Minnesota Star-Tribune, 11/09/2002; Minnesota Public Radio, 31/05/2004.

²⁵² FAA Gofer-06 ATC.

²⁵³ Registreazioni originali e trascrizioni pubblicate da Vanity Fair; CR pag. 27; SR del 26/08/2004 pagg. 33-34.

²⁵⁴ CR pagg. 39-40; Washington Post 27/01/2002; CBS News 10/09/2003.

²⁵⁵ Staff Statement n. 17 pag. 23.

²⁵⁶ Washington Post 27/01/2002; Libro "Pentagon 9/11", Ufficio Storico del DOD, 2007, pag. 65.

Il velivolo esplode squarciando una trentina di metri di muro esterno: rottami, detriti e carburante in fiamme si riversano lungo il piano terra dell'edificio fino a raggiungere il muro opposto, distante circa 70 metri dalla facciata.^{258 259}

Tutti gli occupanti del velivolo e 124 persone nell'edificio restano uccisi pressoché istantaneamente.

I feriti sono oltre un centinaio: uno di essi, Antoinette Sherman, morirà in ospedale sei giorni dopo.²⁶⁰

L'impatto è ripreso da due telecamere di sorveglianza perimetrale.

Sotto: l'immagine evidenzia la traiettoria di impatto del volo American 77 ricavata dalle evidenze fisiche: i cinque pali della luce divelti dal velivolo (pallini gialli), il generatore elettrico colpito (pallino verde) e le colonne portanti distrutte (pallini rossi).



Fonte: sito Web del Pentagono.

257 Record del Flight Data Recorder del Volo AA77.

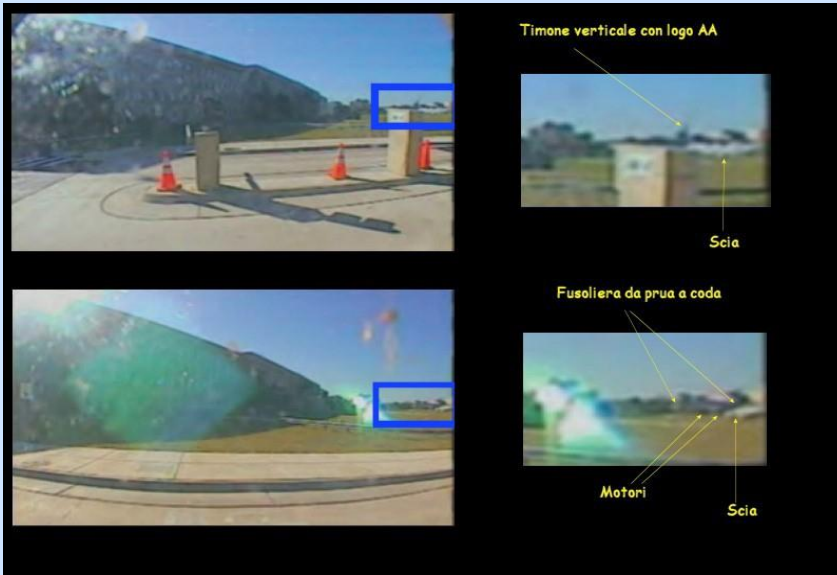
258 CR pag. 10; SR del 26/08/2004 pag. 34; American 77 Path, NTSB.

259 ASCE, "The Pentagon Building Performance Report", 2003, capitoli 3 e 6.

260 Libro "Pentagon 9/11", Ufficio Storico del DOD, 2007, pag. 24.

Scheda di approfondimento:

I VIDEO DELL'IMPATTO AL PENTAGONO



A sinistra mostriamo due fotogrammi tratti dai filmati delle due telecamere di sorveglianza che hanno ripreso l'impatto.

Nel fotogramma superiore, all'interno del riquadro contornato in blu (ingrandito di fianco) si nota il triangolino del timone verticale dell'aereo (nascosto dalla colonnina) con una macchia più scura corrispondente al logo American Airlines, e una scia di fumo bianco.

Nel fotogramma inferiore si notano il fumo bianco e la fusoliera del velivolo.



Il fumo è stato provocato probabilmente dall'ingestione di detriti (forse dei pali colpiti dall'aereo) nella presa d'aria di uno dei motori.

Ancora a sinistra, il fotogramma mostra l'esplosione dell'aereo contro la facciata.

L'orario e la data impressi sul fotogramma non sono corretti e forse si riferiscono al momento in cui la registrazione è stata duplicata.

Sotto, un'immagine fotografica scattata prima dell'arrivo dei vigili del fuoco consente di apprezzare l'estensione della facciata interessata dall'impatto e dagli incendi.



Si noti sul prato uno dei pali della luce divelti dall'aereo.

La sezione interessata dall'impatto era stata sottoposta a recenti lavori di ristrutturazione e irrobustimento ed era ancora semi-vuota.

Questa circostanza ha contribuito a mantenere relativamente basso il numero delle vittime.

Ore 9:37 – Volo UA93.

Il passeggero Jeremy Glick, utilizzando un telefono di bordo, riesce a contattare la moglie Lyzbeth e le spiega che il velivolo è stato dirottato da tre uomini di carnagione scura che sembrano iraniani e indossano una bandana.

Jeremy riferisce che i dirottatori sono armati di coltelli, dicono di avere una bomba in una scatola rossa, minacciano di schiantare o far esplodere l'aereo, e hanno spinto i passeggeri verso la coda del velivolo.^{261 262}

Ore 9:38 – Volo UA93.



Tom Burnett.

Fonte: Processo Moussaoui

Alle 9:37 e 53 secondi, Tom Burnett chiama nuovamente la moglie Deena.

Tom: "[I dirottatori] sono nella cabina di pilotaggio. La persona accoltellata è morta".

Deena: "Morta?"

Tom: "Ho tentato di soccorrerla, ma il suo cuore non batteva più".

Deena: "Tom, stanno dirottando aerei lungo tutta la costa orientale. Ne prendono il controllo e li schiantano contro bersagli designati. Hanno già colpito entrambe le Torri al World Trade Center".

Tom: "Parlano di far schiantare l'aereo... o mio Dio... è una missione suicida".

[...]

Tom: "Quanti aerei hanno preso?"

Deena: "Non si sa, almeno tre, forse di più".

Tom: "Va bene, va bene... si sa chi sono [i terroristi]?"

Deena: "No".

Tom: "Stiamo tornando verso New York... Stiamo tornando al World Trade Center... No, aspetta, stiamo girando per un'altra direzione... Andiamo verso sud".

Deena: "Cosa vedi?"

Tom: "Aspetta... sto guardando... Non vedo niente, siamo su una zona rurale, solo campagne. Adesso devo andare".

La comunicazione viene chiusa.^{263 264}

Ore 9:38 – Pentagono.

Dal suo C-130, il tenente colonnello O'Brien vede la palla di fuoco alzarsi dal Pentagono e riferisce al centro di controllo: "Sembra che l'aereo si sia schiantato sul Pentagono, signore".

O'Brien sorvola l'edificio colpito e conferma che il velivolo si è abbattuto sulla facciata ovest.

A quel punto il centro di controllo gli ordina di allontanarsi: i controllori vogliono evitare che i caccia militari in arrivo scambino Gofer-06 per un bersaglio da abbattere.^{265 266 267}

Ore 9:38 – Comando NEADS.

Il maggiore Nasypany ancora non sa cosa è avvenuto al Pentagono, ma ha appreso che i caccia di Langley sono ancora lontani da Washington (perché sono stati inviati prima sul mare e poi verso Baltimora per intercettare un ormai inesistente AA11 proveniente da New York) e insiste che volino a velocità supersonica per portarsi sulla capitale: "Non mi importa di quante finestre romperete, dannazione!".²⁶⁸

Ore 9:39 – Controllo aereo di Cleveland. Volo UA93.

I controllori di Cleveland ascoltano sulle frequenze radio un'altra comunicazione proveniente dal Volo UA93: "Qui è il comandante. È preferibile che restiate tutti seduti. C'è una bomba a

261 Rapporti FBI su interrogatori a Lizbeth Glick e altri, ottenuti da Intelwire.

262 Atti del Processo Moussaoui, reperto n. P200055.

263 Atti del Processo Moussaoui, reperto n. P200055; Trascrizioni personali di Deena Burnett.

264 Rapporti FBI su interrogatori di Deena Burnett, ottenuti da Intelwire.

265 CR pagg. 25-26; SR del 26/08/2004 pag. 33; Rilevazione radar RADES.

266 Minnesota Star-Tribune, 11/09/2002; Minnesota Public Radio, 31/05/2004.

267 Libro "Pentagon 9/11", Ufficio Storico del DOD, 2007, pag. 16; FAA Gofer-06 ATC.

268 RegISTRAZIONI originali e trascrizioni pubblicate da Vanity Fair; CR pag. 27; SR del 26/08/2004 pagg. 33-34.

bordo e stiamo ritornando all'aeroporto... Per piacere restate tranquilli".

Anche questa comunicazione è diretta ai passeggeri ma anziché essere trasmessa con l'intercom, viene inviata via radio.

In ogni caso i passeggeri di United 93, grazie al ritardo con cui l'aereo è decollato e alle telefonate a terra, hanno ben chiare le vere intenzioni dei dirottatori.²⁶⁹

Ore 9:39 circa – Pentagono.

Al Pentagono viene attivato il piano di emergenza MASCAL, che disciplina procedure di intervento e soccorso, predisposte proprio per disastri di questo genere (in quanto l'edificio è situato nelle immediate vicinanze dell'aeroporto Reagan).²⁷⁰

Sul posto accorrono vigili del fuoco, soccorritori, personale medico. Anche il segretario alla Difesa Donald Rumsfeld si unisce al personale impegnato nei soccorsi.²⁷¹

Ore 9:40 – United Airlines. Centro di comando FAA di Herndon.

Il centro di coordinamento voli della United Airlines notifica al comando FAA di Herndon che il Volo UA93 non risponde alle comunicazioni radio ed è fuori rotta.²⁷²

Subito (9:41) il comando di Herndon avverte il quartier generale della FAA.²⁷³

In quel momento, il comando di Herndon ha a che fare con una decina di segnalazioni di aerei che, per una ragione o per l'altra, potrebbero essere stati dirottati.²⁷⁴

Ore 9:41 – Volo UA93.

Dalla United Airlines, il manager Ed Ballinger trasmette a United 93 questo messaggio ACARS: *"Avvertimento di massima sicurezza. Bloccate ogni accesso alla cabina di pilotaggio. Due aerei di linea hanno colpito il World Trade Center a New York. Inoltre, un aereo decollato da Dulles è disperso. Anche un aereo decollato da Newark è disperso. I voli United 175 e 93 sono dispersi".* Immediatamente dopo viene inviato un secondo messaggio, in cui si aggiunge: *"I voli United 175 e 93 sono stati rintracciati".*²⁷⁵

Ballinger sta cercando di far capire ai piloti di United 93 che il loro aereo è seguito dai radar: infatti il transponder del velivolo è ancora in funzione.

Ma i piloti dello United 93 sono già morti e il velivolo è pilotato da Jarrah, il quale evidentemente mangia la foglia e subito spegne il transponder.²⁷⁶

Questa volta, però, i controllori di Cleveland non si fanno cogliere di sorpresa e continuano a seguire il velivolo sul radar primario, avvalendosi anche dei contatti visivi di altri aerei in volo nell'area.²⁷⁷



Todd Beamer.

Fonte: Processo Moussaoui

Ore 9:44 – Volo UA93.

Il passeggero Todd Beamer, dopo alcuni tentativi andati a vuoto, riesce a contattare una centralinista della GTE Airfone, società che gestisce i telefoni di bordo della United Airlines. La chiamata viene presa dal supervisore, Lisa Jefferson.

L'uomo spiega che l'aereo è stato dirottato da tre arabi, uno dei quali armato di coltello e un altro di una bomba legata al corpo con una fascia rossa.

Beamer riferisce che lui e gli altri passeggeri si stanno preparando ad assalire i dirottatori, poi poggia il telefono lasciando la comunicazione aperta, consentendo alla centralinista di sentire voci e suoni.^{278 279}

269 CR pag. 12.

270 Washington Post, 21/09/2001;

271 Libro "Pentagon 9/11", Ufficio Storico del DOD, 2007, pag. 61.

272 SR del 26/08/2004 pag. 42.

273 SR del 26/08/2004 pag. 43.

274 "America Remembers", MSNBC 11/09/2002.

275 SR del 26/08/2004 pag. 43.

276 Rilevazione radar RADES; SR del 26/08/2004 pag. 43; United 93 Path, NTSB.

277 CR pag. 29; SR del 26/08/2004 pag. 43.

Ore 9:44 – Volo UA93.

Alle 9:44 e 23 secondi, Tom Burnett telefona per la terza volta alla moglie Deena.

Deena: *"Hanno appena colpito il Pentagono!"*

Tom riferisce la notizia agli altri passeggeri e poi chiede: *"Che altro sai dirmi?"*

Deena: *"Pensano che cinque aerei siano stati dirottati, uno è ancora bloccato a terra. Ritengono che siano tutti aerei di linea, non hanno detto di quale compagnia ma sono tutti decollati dalla costa orientale".*

Tom: *"Si sa chi sono i dirottatori?"*

Deena: *"No".*

Tom: *"Quanto può essere vero che hanno una bomba? Io non credo che ne abbiano una. Penso che lo dicano soltanto per tenerci buoni".*

Deena: *"Un aereo può resistere a un'esplosione, in certe condizioni".*

Tom: *"Hai avvertito le autorità?"*

Deena: *"Sì, non sapevano nulla del vostro volo".*

Tom: *"Vogliono far schiantare l'aereo. Dobbiamo fare qualcosa. Stiamo studiando un piano".*

Deena: *"Chi ti aiuterà?"*

Tom: *"Alcune persone. Parecchie persone. Siamo un gruppo, non preoccuparti. Ti richiamo dopo".*^{280 281}

Deena Burnett ha dichiarato di aver ricevuto un totale di quattro telefonate dal marito, e di aver visto apparire il suo numero di telefonino cellulare. Dai registri della GTE che gestiva la telefonia di bordo della United Airlines, risulta che Tom Burnett fece le prime tre telefonate utilizzando quel servizio. È verosimile che la quarta (v. più avanti) fu quella in cui utilizzò il proprio telefonino.

Ore 9:45 – Casa Bianca, Washington D.C.

Viene ordinata l'evacuazione della Casa Bianca.

Mentre gli occupanti abbandonano l'edificio, vi giunge il ministro dei trasporti Norman Mineta, convocato d'urgenza: ha l'autorità per ordinare alla FAA di vietare i voli civili su tutto il territorio nazionale. Mineta si rivolge al suo autista: *"Stiamo sbagliando qualcosa? Tutti stanno scappando fuori e noi stiamo entrando..."*.

Anche il Campidoglio e altri edifici importanti di Washington vengono evacuati.^{282 283 284}

Ore 9:45 circa – Air Force One, aeroporto di Sarasota, Florida.

Il presidente Bush, appena salito a bordo dell'Air Force One, si mette in contatto con il vicepresidente Cheney e gli dice: *"Sembra che sia in corso una piccola guerra. Mi hanno riferito del Pentagono. Siamo in guerra... Qualcuno pagherà per questo".*²⁸⁵

Ore 9:45 – NORAD.

Orario approssimato. Il comando del NORAD ordina a tutte le basi aeree di armare e preparare al decollo i propri caccia. Alcuni aerei AWACS²⁸⁶ che si trovavano in volo di addestramento, vengono spostati per proteggere l'area di Washington e l'Air Force One presidenziale.

Aerei tanker (aviocisterne) vengono inviati in volo per rifornire i caccia a corto di carburante.²⁸⁷ UN velivolo E-4B raggiunge Washington e sorvola la Casa Bianca.^{288 289}

278 Post Gazette 16/9/2001; Rapporti FBI su interrogatorio di Lisa Jefferson, ottenuti da Intelwire.

279 "Called", libro scritto da Lisa Jefferson, 2006.

280 Atti del Processo Moussaoui, reperto n. P200055; Trascrizioni personali di Deena Burnett.

281 Rapporti FBI su interrogatori di Deena Burnett, ottenuti da Intelwire.

282 Intervista a Mineta, Academy of Achievement, 03/06/2006; Audizione di Mineta 23/05/2003.

283 CNN, 11/09/2001 ore 9:52; Telegraph, 16/12/2001; Washington Post, 27/01/2002.

284 FAA Chronology, 17/09/2001 pag. 2.

285 CR pag. 39.

286 L'AWACS è un velivolo radar progettato per il controllo dello spazio aereo.

287 Intervista al gen. Larry Arnold su Code One, numero di gennaio 2002.

288 L'E-4B è un posto comando volante; "Black Ice", di Dan Verton, McGraw-Hill 2003, Capitolo 7 pag. 143.

289 CNN, 11/09/2001 ore 9:52; Washington Post, 27/01/2002.

Tutte le installazioni militari americane nel mondo vengono poste in condizione "Delta", il massimo livello di allerta.²⁹⁰

Ore 9:46 – Volo UA93.

Linda Gronlund, passeggera, riesce a telefonare alla sorella che però non è in casa. Con voce commossa, le lascia un messaggio vocale sulla segreteria: *"Sono Lynn... ho solo un minuto. Mi trovo sul volo United 93 ed è stato dirottato da terroristi che dicono di avere una bomba. Sembra che abbiano già schiantato due aerei sul World Trade Center e pare che vogliono far schiantare anche questo aereo. Ci tengo soprattutto a dirti che vi voglio bene e... mi mancherete [...]"*.^{291 292}

Ore 9:46 – Quartier generale FAA.

Il comando di Herndon avverte il quartier generale della FAA che UA93 si trova a soli 29 minuti di volo da Washington.²⁹³

Ore 9:49 – Volo UA93.

Marion Britton, passeggera, riesce a telefonare al proprio fidanzato e gli spiega che l'aereo è stato dirottato e i dirottatori hanno tagliato la gola a due passeggeri.^{294 295}

Ore 9:49 – Volo UA93. Quartier generale FAA.

Il comando di Herndon contatta il quartier generale della FAA a Washington per rappresentare l'opportunità di richiedere l'intervento dell'aviazione militare, che è ancora all'oscuro del problema con il volo United 93.²⁹⁶

Ore 9:50 – Volo UA93.

L'assistente di volo Sandra Bradshaw riesce a contattare telefonicamente il marito e gli spiega che il volo è stato dirottato da tre individui che sembrano islamici; i terroristi indossano una fascia rossa sulla testa e sono nascosti alla vista dei passeggeri dalla tenda che separa la prima classe dal resto della cabina passeggeri.

Sandra Bradshaw aggiunge che i passeggeri intendono assalire i dirottatori utilizzando anche dell'acqua bollente, preparata nella cucina di bordo.²⁹⁷

Ore 9:52 – Casa Bianca. Washington D.C.

Il vicepresidente Cheney è ancora al telefono con Bush nel tunnel di accesso al PEOC. Lì viene raggiunto dalla moglie.²⁹⁸

Ore 9:53 – Volo UA93. Quartier generale FAA.

Il quartier generale informa il comando FAA di Herndon che i vertici dell'Ente stanno discutendo circa l'opportunità di richiedere l'assistenza dell'aviazione militare.²⁹⁹

Ore 9:53 – Afghanistan.

La NSA³⁰⁰ intercetta una telefonata in partenza da un affiliato a Osama Bin Laden, in Afghanistan, verso un numero telefonico della Georgia. Il chiamante dice di aver appreso le "buone notizie" e informa che c'è ancora un altro bersaglio.³⁰¹

290 Washington Post, 27/01/2002.

291 SR del 26/08/2004 pag. 44; Atti del Processo Moussaoui, reperto n. P200055.

292 Rapporti FBI su registrazione e trascrizione della chiamata di Linda Gronlund, ottenuti da Intelwire.

293 SR del 26/08/2004 pag. 44.

294 Rapporto FBI su interrogatorio del fidanzato di Britton, ottenuto da Intelwire.

295 SR del 26/08/2004 pag. 44.

296 SR del 26/08/2004 pag. 44; CR pag. 29.

297 Rapporti FBI su interrogatorio del marito di Sandra Bradshaw, ottenuti da Intelwire.

298 Staff Statement n. 17 pag. 23; CR pag. 40.

299 SR del 26/08/2004 pag. 44.

300 La NSA è un'agenzia specializzata nello spionaggio e controspionaggio elettronico.

301 CBS News, 04/09/2002.

Ore 9:54 – Sarasota, Florida.

L'Air Force One, con a bordo il presidente Bush, decolla dal Bradenton International Airport di Sarasota.

La destinazione non è stata ancora decisa, ma la cosa che conta è che l'aereo si alzi in volo il più presto possibile per salvaguardare la sicurezza di Bush.³⁰²

Ore 9:54 – Volo UA93.

Tom Burnett effettua la sua ultima telefonata alla moglie Deena, ma questa volta riesce a utilizzare il proprio telefonino cellulare (per le precedenti si era servito del sistema di bordo, gestito dall'operatore GTE Airfone).³⁰³

Tom: "[...] Riprenderemo il controllo dell'aereo".

Deena: "No! Stai seduto e tranquillo, non attirare l'attenzione su di te!"

Tom: "Deena, se vogliono far schiantare l'aereo, dobbiamo fare qualcosa!"

Deena: "E se le autorità fanno qualcosa?"

Tom: "Non possiamo aspettare l'intervento delle autorità. E in ogni caso non so come potrebbero aiutarci. Dipende solo da noi. Penso che possiamo farcela".

Deena: "Cosa vuoi che faccia?"

Tom: "Pregare Deena, solo pregare".

Deena: "Ti amo".

Tom: "Non preoccuparti, faremo qualcosa".

La comunicazione viene chiusa.³⁰⁴

Ore 9:55 – Volo UA93.

Jarrah istruisce il sistema di navigazione automatica per puntare verso l'aeroporto Reagan di Washington D.C..³⁰⁵



Cheney nel PEOC l'11 settembre 2001.
Fonte: AP / David Bohrer

Ore 9:55 – Casa Bianca, Washington D.C.

Il vicepresidente Cheney, terminata la telefonata con Bush, entra nel PEOC assieme a sua moglie.³⁰⁶

Lì viene raggiunto dal ministro dei trasporti Mineta, che immediatamente si attacca al telefono per ordinare alla FAA il blocco di tutti i voli civili negli Stati Uniti.³⁰⁷

Ore 9:55 – Volo UA93.

Sulla linea lasciata aperta da Todd Beamer, la centralinista Lisa Jefferson sente l'uomo che dice: "Are you guys ready? Let's roll!"³⁰⁸ ("Siete pronti? Diamoci

dentro!") e poi sente una serie di grida.^{309 310 311}

Ore 9:56 – Volo UA93.

L'assistente di volo Sandra Bradshaw, che è ancora in contatto telefonico con il marito, lo avverte che tutti i passeggeri stanno correndo verso la prima classe e che anche lei deve andare, e chiude la conversazione.^{312 313}

302 CR pag. 39; Washington Post, 27/01/2002; CBS News, 10/09/2003.

303 L'orario è quello indicato da Deena Burnett.

304 Trascrizioni personali di Deena Burnett.

305 AA77-UA93 Autopilot, NTSB; SR del 26/08/2004 pag. 45.

306 Staff Statement n. 17 pag. 23; CR pag. 40 (riporta 9:58 come orario probabile dell'ingresso nel PEOC).

307 Intervista a Mineta, Academy of Achievement, 03/06/2006; Audizione di Mineta 23/05/2003.

308 "Let's roll" è diventata una frase simbolica dell'eroismo dei passeggeri di United 93.

309 "Called", di Lisa Jefferson.

310 Post Gazette 16/9/2001; Rapporti FBI su interrogatorio della centralinista, ottenuti da Intelwire.

311 SR del 26/08/2004 pag. 45.

Ore 9:57 – Volo UA93.

I passeggeri corrono verso la prima classe e assalgono i dirottatori.

Le grida e i suoni di questo scontro sono memorizzati nel registratore delle voci in cabina (il Voice Recorder, una delle "scatole nere" presenti sugli aerei).³¹⁴

Ore 9:58 circa – Volo UA93.



Honor Elizabeth Wainio
Fonte: AP / Familiari.

La passeggera Honor Elizabeth Wainio è riuscita a contattare la suocera, utilizzando un telefono di bordo, alle 9:53 e 43 secondi. Dopo circa 4 minuti e mezzo di conversazione, riferisce che i passeggeri si stanno dirigendo verso la cabina di pilotaggio per riprendere il controllo dell'aereo e chiude la comunicazione.³¹⁵

Ore 9:58 – Volo UA93.

Jarrah inizia a manovrare bruscamente il velivolo, facendolo oscillare prima nel senso del rollio e poi del beccheggio, nel tentativo di far perdere l'equilibrio ai passeggeri che tentano di forzare l'accesso alla cabina di pilotaggio.

L'aereo sta volando a circa 5.000 piedi di quota e 540 km/h e si trova in Pennsylvania, a circa 250 chilometri da Washington D.C.^{316 317}

Ore 9:58 – Washington D.C.

Gli F-16 di Langley stabiliscono una CAP (pattugliamento di combattimento) sopra il cielo della capitale.^{318 319}



L'inizio del collasso della South Tower.
Fonte: Amy Sancetta, AP.

Ore 9:58 e 59 secondi – South Tower, New York.

Ronald Bucca, *marshal* dei vigili del fuoco, intorno alle 9:45 è riuscito a trovare una via per raggiungere il 78° piano della South Tower.

Bucca viene raggiunto da una squadra di pompieri, al comando del capo Orio Palmer.

Il 78° piano rappresenta il limite inferiore dell'area colpita dal volo United 175 e vi sono numerosi morti e feriti.

Utilizzando una presa d'acqua funzionante, Bucca e la squadra di Palmer iniziano a contrastare le fiamme e a organizzare l'evacuazione dei feriti e delle altre persone intrappolate nei piani superiori.

Ma la sorte ha deciso altrimenti: gli elementi strutturali di acciaio sopravvissuti all'impatto, perdono resistenza a causa del calore degli incendi.

L'intero blocco superiore, di oltre 30 piani, si piega verso sud-est e collassa, distruggendo in pochi secondi l'intera South Tower e provocando la morte di tutti i suoi occupanti, compresi centinaia di soccorritori, e di numerose altre persone nelle aree e negli edifici adiacenti.

312 Rapporti FBI su interrogatorio del marito di Sandra Bradshaw, ottenuti da Intelwire.

313 SR del 26/08/2004 pag. 45.

314 CR pag. 13; Record del Voice Recorder del Volo UA93; SR del 26/08/2004 pag. 45.

315 Rapporto FBI su interrogatorio familiari di Honor E. Wainio, ottenuti da Intelwire; SR del 26/08/2004 pag. 44.

316 United 93 Path, NTSB; United 93 Animation, NTSB; CR pagg. 13-14; SR del 26/08/2004 pag. 45.

317 Rilevazione radar RADES.

318 SR del 26/08/2004 pag. 34; RegISTRAZIONI originali e trascrizioni pubblicate da Vanity Fair.

319 Rilevazione radar RADES.

I resti di Ronald Bucca, il primo *fire marshal* a perdere la vita in servizio, nella storia di New York, saranno ritrovati un mese più tardi.^{320 321 322 323}

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 evacuare la zona.

Non tutte le squadre ricevono l'ordine e non tutte lo eseguono: molti si rifiutano di abbandonare al loro destino le persone ancora intrappolate.

Uno dei vigili del fuoco risponde così all'ordine di evacuazione: *"We're not fucking coming out!"* (*"Fanculo, noi non ce ne andiamo!"*).³²⁴

Ore 10:00 – Volo UA93.

L'assalto dei passeggeri è in pieno svolgimento, nonostante Jarrah faccia oscillare l'aereo per metterli in difficoltà.

Il Voice Recorder registra i rumori e le urla della colluttazione.

Un passeggero grida: *"Nella cabina di pilotaggio! Altrimenti moriremo!"*

Un altro urla: *"Roll it!"* (*"Spingetelo via!"*).

Si sentono rumori di piatti o vetri rotti.

Nella cabina di pilotaggio, i dirottatori capiscono di avere i minuti contati:

"Non c'è niente da fare".

"È così? La facciamo finita?"

*"No, non ancora... quando saranno qui dentro, allora la facciamo finita".*³²⁵

Ore 10:02 – Casa Bianca, Washington D.C., Volo UA93.

Il Secret Service informa il vicepresidente 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.³²⁶

Ore 10:02 circa – Casa Bianca. FAA.

Dal PEOC, il ministro dei trasporti Mineta chiede a Monte Belger, vice amministratore della FAA, di ordinare immediatamente a tutti i piloti in volo sugli Stati Uniti di atterrare immediatamente. La decisione è senza precedenti: in quel momento vi sono oltre 4.500 aerei in volo.

Pochi minuti dopo, Mineta chiama il ministro dei trasporti canadese e gli spiega che gli Stati Uniti hanno bloccato il proprio spazio aereo a tutti gli aerei civili: c'è necessità di far atterrare in Canada i numerosi voli, provenienti dall'Asia e dall'Europa, che non hanno ancora raggiunto il territorio americano.

Il ministro canadese autorizza l'utilizzo dei propri aeroporti a questo scopo.^{327 328 329}

Ore 10:02 – Volo UA93.

Il transponder dell'aereo viene riaccessato e ciò consente ai controllori di volo di determinarne posizione e quota con precisione.³³⁰

Il velivolo viene avvistato da altri aerei in volo sulla zona.³³¹

320 NIST NCSTAR-1 pagg. 44-46; CR pagg. 305-306.

321 *"10.000 Years for Revenge"*, Peter Lance, Regan Books, 2004, pagg. 417-424.

322 *"The Ron Bucca Story"* in *Firefighters Quaterly Magazine*, Winter 2006.

323 *"FDNY, gli eroi dell'11 settembre"* di Ugo Rodorigo in *Dossier Sicurezza*, 2005.

324 NIST NCSTAR-1 pag. 32; CR pagg. 306-311.

325 Atti del Processo Moussaoui, reperto n. P200056T: trascrizione dal voice recorder.

326 Staff Statement n. 17 pagg. 24-25.

327 Intervista a Mineta, *Academy of Achievement*, 03/06/2006; *USA Today*, 12/08/2002.

328 *Washington Post*, 27/01/2002; Audizione di Mineta 23/05/2003.

329 *FAA Chronology*, 17/09/2001 pag. 3; *FAA Chronology* al 24/10/2001.

330 Rilevazione radar RADES; *"America Remembers"*, MSNBC 11/09/2002.

331 CR pag. 30.

Ore 10:02 – Volo UA93.

Quando ormai è chiaro che i passeggeri stanno per irrompere nella cabina di pilotaggio, si sente la voce di uno dei dirottatori che urla: "Spingilo giù! Spingilo giù!". Jarrah punta il velivolo verso terra e capovolge l'aereo.³³²



Il "crash site" di United 93 a Shanksville.
Fonte: MSNBC.

Ore 10:03 e 11 secondi – Volo UA93.

Al grido di "Allah è grande!",³³³ il Volo UA93 si schianta a oltre 900 km/h su una campagna di Shanksville, in Pennsylvania, a circa 200 km da Washington D.C., pari a 15-20 minuti di volo.

L'impatto è così violento che l'aereo si infila letteralmente nel terreno, disintegrandosi.³³⁴

Ore 10:05 – Pennsylvania, Volo UA93.

A bordo del C-130 Gofer-06, il tenente colonnello O'Brien, ha ripreso la sua rotta verso il Minnesota, dopo aver visto il Volo AA77 schiantarsi sul Pentagono.

Avvista la colonna di fumo nero che si alza dalle campagne di Shanksville e informa immediatamente i controllori di Cleveland, dai

quali apprende che un aereo risulta disperso proprio in quell'area.

I controllori di Cleveland avvertono il Comando di Herndon che a sua volta informa il quartier generale della FAA sull'ipotesi che United 93 si sia schiantato in Pennsylvania.^{335 336}

Ore 10:07 – Crash Site del Volo UA93, Shanksville.

I controllori di Cleveland chiedono al pilota di un jet Falcon-20, appartenente a una società privata, che sta transitando nei pressi di Shanksville, a oltre 11.000 metri di quota, di deviare dalla propria rotta e di sorvolare l'area sulla quale si sono perse le tracce del Volo UA93.

Il pilota del jet, Yates Caldwell, avvista il fumo nero sollevarsi dal crash site ma non riesce a determinare di cosa si tratti.

Cleveland chiede a Caldwell di sorvolare il punto con il proprio aereo, allo scopo di consentire ai radar di localizzare con precisione il luogo del presunto impatto e di dirigere i soccorsi.^{337 338}

Il Falcon-20 è un piccolo jet executive, con ali a freccia, che facilmente può essere scambiato per un caccia militare.

Difatti le testimonianze di coloro che videro il jet pilotato da Caldwell nei pressi del punto in cui era caduto United 93, fecero pensare all'ipotesi di un abbattimento.

Ore 10:07 – Controllo aereo di Cleveland. Comando NEADS.

Alle 10:07 e 16 secondi, il centro di controllo di Cleveland chiama il NEADS e avverte che il Volo UA93 è disperso.

Cleveland: "Qua abbiamo il volo United 93, ne siete informati?"

NEADS: "United 93?"

Cleveland: "Quello che ha una bomba a bordo".

NEADS: "Una bomba a bordo? E questo è confermato? Vedete il suo codice radar?"

Cleveland: "No, abbiamo perso il segnale del suo transponder".

Questa è la prima informazione pervenuta al NEADS sull'esistenza di un problema con il volo

332 Atti del Processo Moussaoui, reperto n. P200056T: trascrizione dal voice recorder.

333 Atti del Processo Moussaoui, reperto n. P200056T: trascrizione dal voice recorder.

334 United 93 Path, NTSB; United 93 Animation, NTSB; CR pag. 14; SR del 26/08/2004 pag. 46.

335 Minnesota Star-Tribune, 11/09/2002; Minnesota Public Radio, 31/05/2004.

336 The Pittsburgh Channel, 15/09/2001; CR pag. 30.

337 Post Gazette, 16/09/2001; The Pittsburgh Channel, 15/09/2001; SATHE pag. 22.

338 Rilevazione radar RADES.

United 93, quando ormai il velivolo è già precipitato.³³⁹

Ore 10:10 – Comando NEADS.

Il maggiore Nasypany avverte il maggiore Fox che i caccia non sono autorizzati ad abbattere aerei sul cielo della capitale ma devono limitarsi a identificare e allontanare gli eventuali intrusi.

Fox riporta le disposizioni ai piloti.³⁴⁰

Ore 10:10 circa – Casa Bianca, Washington D.C.

Nel PEOC, il vicepresidente Cheney continua a essere aggiornato sulla posizione presunta del Volo UA93, calcolata dalla FAA sulla base di una proiezione della sua rotta.

Tra le 10:10 e le 10:15 un addetto militare informa Cheney che l'aereo si trova a 80 miglia di distanza da Washington, poi a 60 miglia, e chiede se i caccia sono autorizzati ad abbatterlo.

Cheney concede la propria autorizzazione e alle 10:18 telefona al presidente Bush che la conferma: i piloti sono autorizzati a far fuoco, se necessario.

Pochi minuti dopo, giunge notizia che il Volo UA93 si è schiantato al suolo e Cheney si fa l'idea che il velivolo possa essere stato abbattuto dai caccia.³⁴¹

Numerose fonti, nel riportare l'ordine di abbattimento dato da Cheney, affermano che esso si riferiva al volo American 77.

L'errore è determinato da alcune imprecise dichiarazioni rese dal ministro dei trasporti Mineta, che ha ripetutamente confuso il Volo AA77 con il Volo UA93, anche in sede di testimonianza davanti alla Commissione indipendente.

Ore 10:13 circa – New York.

Il palazzo delle Nazioni Unite viene evacuato.³⁴²

Ore 10:15 – Pentagono, Washington D.C.

La sezione del Pentagono, colpita dal Volo AA77, crolla senza fare altre vittime perché i vigili del fuoco, cogliendo i segnali premonitori del cedimento, si allontanano per tempo.³⁴³

Ore 10:13 – Quartier generale FAA.

Il comando FAA di Herndon avverte il quartier generale FAA che il Volo UA93 è precipitato.³⁴⁴

Ore 10:15 – Comando NEADS.

Il NEADS, dopo aver tentato inutilmente di rintracciare sui propri radar il Volo UA93, chiama la FAA a Washington per verificare se ci sono notizie aggiornate.

NEADS: "Washington, vorremmo un aggiornamento."

FAA: "Ditemi."

NEADS: "United 93, avete qualche altra informazione?"

FAA: "Sì, è andato giù."

NEADS: "Come? È andato giù?"



Pentagono: il collasso della sezione colpita.

Fonte: DOD, "Pentagon 9/11".

339 CR pag. 30; RegISTRAZIONI originali e trascrizioni pubblicate da Vanity Fair.

340 SR del 26/08/2004 pagg. 46-47; CR pag. 31; RegISTRAZIONI originali e trascrizioni pubblicate da Vanity Fair.

341 CR pag. 41; CBS News, 10/09/2003; Washington Post, 27/01/2002.

342 CNN, 12/09/2001.

343 Libro "Pentagon 9/11", Ufficio Storico del DOD, 2007, pagg. 19 e 80-82.

344 SR del 26/08/2004 pag. 47.

FAA: "Sì."

NEADS: "Quando è atterrato? Perché..."

FAA: "Non è... non è... non è atterrato."

NEADS: "Oh..., è andato giù... 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 conosce il punto esatto".³⁴⁵

Ore 10:20 – Air Force One.

Ari Fleischer, addetto stampa di Bush, con il quale si trova a bordo dell'aereo presidenziale, annota che il presidente ha autorizzato l'abbattimento di aerei civili.³⁴⁶

L'autorizzazione giunge alla Situation Room della Casa Bianca alle 10:25.³⁴⁷

Ore 10:21 – North Tower, New York.

Gli elicotteri dell'NYPD segnalano che la struttura sta cedendo e che il blocco superiore si è inclinato verso sud.³⁴⁸



L'inizio del collasso della North Tower.
Fonte: Steve Kahn.

Ore 10:28 e 25 secondi – North Tower, New York.

La North Tower collassa, uccidendo quasi tutti i suoi occupanti. Miracolosamente sopravvivono una quindicina di persone, tra soccorritori e civili, che stanno scendendo lungo la scala B dell'edificio.³⁴⁹

Il bilancio è pesantissimo: l'attacco al World Trade Center ha provocato la morte di 2.749 persone, comprese quelle a bordo dei due aerei (dirottatori esclusi) e compresi 343 vigili del fuoco e 60 poliziotti del NYPD e del PAPD.

Tra i morti c'è anche il comandante dei vigili del fuoco di New York e il sovrintendente della polizia portuale.³⁵⁰

Ore 10:31 – NORAD.

Il generale Larry Arnold fa trasmettere a tutti i comandi dipendenti dal NORAD il seguente avvertimento: "Il vicepresidente ha autorizzato a intercettare i velivoli sospetti e ad abatterli se non rispondono alle direttive".

Si tratta di una formulazione vaga, che non fornisce chiare indicazioni sulle regole di ingaggio e autorizza ma non ordina.

I comandi del NEADS temono che i piloti possano commettere

errori e decidono di non trasmettere questa autorizzazione ai caccia, le cui istruzioni prevedono solamente di identificare i bersagli.

La responsabilità di decidere l'abbattimento resta pertanto nelle mani dei comandi.³⁵¹

Ore 10:38 – Base Aerea di Andrews.

I primi caccia decollati da Andrews sono in volo: si tratta di una coppia di F-16 armati di cannone e munizioni da esercitazione.

Viene inviato in volo anche uno dei caccia appena rientrati dall'addestramento, che dispone ancora di una modesta riserva di carburante ma è del tutto disarmato.

I caccia si posizionano a protezione della Casa Bianca e del Campidoglio: in attesa di essere raggiunti dagli altri F-16 di Andrews armati di missili, i piloti prendono in considerazione la possibilità di scagliarsi con il proprio aereo contro gli eventuali velivoli dirottati in arrivo.

³⁴⁵ CR pag. 31; SR del 26/08/2004 pag. 47; RegISTRAZIONI originali e trascrizioni pubblicate da Vanity Fair.

³⁴⁶ CR pag. 41.

³⁴⁷ CR pag. 37.

³⁴⁸ NIST NCSTAR-1 pag. 32.

³⁴⁹ CR pag. 311; Intervista a R. Picciotto, 17/09/2001; USA Today, 06/09/2002.

³⁵⁰ CR pag. 311.

³⁵¹ CR pagg. 42-43; SR del 26/08/2004 pag. 47.

In effetti su Washington, in questo momento, ci sono anche i caccia di Langley ma ciascuno dei due gruppi di intercettori ignora la presenza dell'altro.³⁵²

Ore 10:39 – Casa Bianca e Pentagono, Washington D.C.

Il vicepresidente Cheney interviene dalla Casa Bianca alla teleconferenza in corso presso il Pentagono, per aggiornare il segretario alla Difesa Rumsfeld.

Cheney: *"Abbiamo non meno di tre segnalazioni di aerei in avvicinamento a Washington e per un paio di essi abbiamo conferma che sono stati dirottati. Ottemperando alle istruzioni che ho ricevuto dal presidente, ho dato l'autorizzazione ad abatterli. Mi senti?"*

Rumsfeld: *"Sì, ho capito. A chi hai dato questa direttiva?"*

Cheney: *"L'ho fatta trasmettere dal PEOC attraverso il centro operativo della Casa Bianca".*

Rumsfeld: *"OK, fammi capire questa cosa: la tua direttiva è stata trasmessa ai caccia?"*

Cheney: *"Sì".*

Rumsfeld: *"Quindi in questo preciso momento abbiamo un paio di caccia lassù che hanno queste istruzioni?"*

Cheney: *"Giusto. E da quanto ho capito, hanno già abbattuto un paio di aerei".*

Rumsfeld: *"Questo non ci risulta. Abbiamo appreso che un aereo si è schiantato ma nessun pilota ha riportato di averlo abbattuto".*

Le affermazioni di Cheney lasciano intendere la confusione che regna nel PEOC (tre aerei in arrivo, due abbattuti...) e confermano la bontà della decisione del NEADS di non trasmettere ai piloti alcuna autorizzazione di abbattimento, senza chiare regole di ingaggio.

Quest'ultima è anche la preoccupazione principale di Rumsfeld.³⁵³

Difatti il segretario alla Difesa si consulta con il presidente Bush e assieme stabiliscono una procedura operativa da rispettare: i piloti dei caccia devono cercare di comunicare via radio con il velivolo, per ordinarli di atterrare su un aeroporto stabilito; se il velivolo non esegue l'ordine, allora i caccia devono ricorrere a segnalazioni visive, compresa quella di effettuare passaggi davanti alla sua prua; se tutto ciò non basta e il velivolo continua a volare in direzione di un bersaglio importante, allora possono abatterlo.³⁵⁴

Ore 10:42 – Washington D.C.

Il generale David Wherley, comandante del 113th Fighter Wing di Andrews, comunica ai suoi piloti da caccia in volo sulla capitale, che sono autorizzati a far uso delle armi per abbattere aerei ostili: non è un vero e proprio ordine: ai piloti è lasciata la facoltà di decidere.³⁵⁵

Ore 10:46 – Lima, Perù.

Il segretario di Stato Colin Powell, dopo aver interrotto la sua missione diplomatica in Sud America, riparte con urgenza da Lima per rientrare negli Stati Uniti.³⁵⁶

Ore 10:46 – Pentagono.

Il segretario alla Difesa Donald Rumsfeld dispone che le forze strategiche americane siano portate al livello di prontezza DEFCON-3: non succedeva dalla guerra dello Yom Kippur, nel 1973.^{357 358}

Ore 11:00 circa – Casa Bianca.

L'orario è indicativo e va collocato tra le 10:20 e le 11:45.

Il presidente russo Putin telefona alla Casa Bianca e viene messo in comunicazione con la consigliere presidenziale Condoleezza Rice, alla quale assicura che le forze armate russe hanno interrotto tutte le loro attività militari, quale gesto di solidarietà nei confronti degli Stati Uniti.³⁵⁹

352 Aviation Week's, 09/09/2002; CR pag. 44.

353 CR pagg. 43-44.

354 Washington Post, 27/01/2002.

355 Aviation Week's, 09/09/2002; CR pag. 44.

356 CNN, 12/09/2001; Telegraph, 16/12/2001.

357 DEFCON sta per Defense Condition e parte da 5 (tempo di pace) per arrivare a 1 (guerra totale imminente).

358 CR Report pag. 326 e pag. 554 nota 8; Washington Post, 27/01/2002.

359 Washington Post, 27/01/2002.

Ore 11:18 – American Airlines.

La compagnia aerea diffonde una nota in cui comunica di aver perso i Voli AA11 e AA77, che si sono schiantati, rispettivamente, contro la North Tower del World Trade Center e contro il Pentagono.³⁶⁰

Ore 11:26 – United Airlines.

La compagnia aerea diffonde una nota in cui comunica che il Volo UA93 è precipitato in Pennsylvania ed esprime profonda preoccupazione per la sorte del Volo UA175.³⁶¹

Ore 11:45 circa – Air Force One, base aerea di Barksdale, Louisiana.

L'aereo presidenziale atterra sulla base aerea di Barksdale, dove Bush registra un video-messaggio da diffondere alla nazione attraverso le reti televisive, affinché sia chiaro che le autorità di governo stanno funzionando regolarmente e hanno il controllo della situazione.

Bush vorrebbe rientrare a Washington ma i servizi segreti e il vicepresidente Cheney insistono che la capitale non è un luogo sicuro.

Si decide pertanto di fare un'altra tappa presso la base aerea di Offutt, in Nebraska, che dispone di un centro di comando in grado di assicurare i collegamenti tra il presidente e le altre autorità e che può ospitare l'intero staff presidenziale in condizioni di massima sicurezza.³⁶²

Ore 11:59 – United Airlines.

La compagnia aerea diffonde un comunicato in cui ammette di aver perso il Volo UA175, che si è schiantato contro la South Tower del World Trade Center.³⁶³

Ore 12:16 – FAA.

I comandi della FAA dichiarano che lo spazio aereo americano è stato sgomberato da qualsiasi aereo, tranne i voli militari e di emergenza nonché alcuni voli internazionali in arrivo.^{364 365}

Ore 13:04 – Base aerea di Barksdale, Louisiana.

Il breve messaggio video registrato dal presidente Bush viene trasmesso sulle TV nazionali e internazionali.

Si tratta di appena 219 parole, in cui Bush assicura che sono state prese tutte le misure di sicurezza necessarie, chiede di pregare per le vittime degli attacchi e fa una promessa: *“Non faremo errori. Gli Stati Uniti daranno la caccia e puniranno i responsabili di questi vili attacchi”*.

³⁶⁶

Ore 14:50 – Air Force One. Base aerea di Offutt, Nebraska.

L'aereo presidenziale arriva a Offutt.³⁶⁷

Ore 15:15 circa – Base aerea di Offutt, Nebraska.

Il presidente Bush presiede in videoconferenza un consiglio di sicurezza nazionale, cui

³⁶⁰ CNN, 12/09/2001.

³⁶¹ CNN, 12/09/2001.

³⁶² Washington Post, 27/01/2002; Telegraph 16/12/2001; CR pag. 325.

³⁶³ CNN, 12/09/2001.

³⁶⁴ Washington Post, 27/01/2002; CNN, 12/09/2001; FAA Chronology, 24/10/2001 pag. 2.

³⁶⁵ Audizione di Mineta 23/05/2003.

³⁶⁶ CNN, 12/09/2001.

³⁶⁷ CR pag. 326; Washington Post, 27/01/2002.

partecipano il vicepresidente Dick Cheney, il consigliere alla Sicurezza Nazionale Condoleezza Rice, il segretario alla Difesa Donald Rumsfeld e il direttore della CIA George Tenet. Tenet assicura che la CIA sta lavorando per individuare i responsabili degli attacchi, ma tutti gli elementi puntano su Al-Qaeda.³⁶⁸

Nei cassetti della Casa Bianca c'è già una direttiva in attesa della firma presidenziale, che prevede la predisposizione di piani militari contro l'Afghanistan, finalizzati a smantellare Al-Qaeda e il regime dei talebani che ospita e protegge Bin Laden.

La direttiva è pronta dal giugno del 2001: è giunto il momento di esaminarla.³⁶⁹

Terminata la videoconferenza, Bush decide di rientrare a Washington.³⁷⁰

Ore 16:00 – Washington.

La CNN comunica che fonti del governo americano hanno riferito che esistono validi elementi per ritenere che Osama Bin Laden sia coinvolto negli attacchi.³⁷¹

Ore 16:25 – USA.

Le borse americane annunciano che il giorno successivo resteranno chiuse.³⁷²

Ore 16:36 – Base aerea di Offutt, Nebraska.

L'Air Force One decolla per portare Bush a Washington.³⁷³



Il collasso del WTC-7.
Fonte: NBC.

Ore 17:20 e 52 secondi – New York, WTC-7.

Il WTC-7, un edificio di 47 piani situato a un centinaio di metri dalle Twin Towers, crolla per effetto degli incendi innescati dalle macerie della North Tower che l'hanno investito quasi sette ore prima.

Il crollo non provoca vittime perché l'edificio è stato del tutto evacuato e i vigili del fuoco, resisi conto dell'impossibilità di contrastare il suo incendio, lo hanno abbandonato al suo destino.³⁷⁴

Vari studi hanno attribuito il collasso del WTC-7 all'azione congiunta dei danni strutturali provocati dalle macerie della North Tower e degli incendi incontrollati che divamparono per molte ore.

Il NIST, dopo una lunga indagine tecnica, ha invece concluso che i danni strutturali ebbero un ruolo del tutto marginale: l'edificio crollò essenzialmente per l'effetto degli incendi incontrollati.

Ore 18:42 – Pentagono, Washington D.C.

Il segretario alla Difesa Rumsfeld presiede una conferenza stampa al Pentagono e dichiara: "Il Pentagono è operativo. Domani mattina avremo del lavoro da sbrigare".³⁷⁵

368 CR pag. 326; Washington Post, 27/01/2002.

369 CR pagg. 208-209.

370 CR pag. 326; Washington Post, 27/01/2002; CNN, 12/09/2001.

371 CNN, 12/09/2001.

372 CNN, 12/09/2001.

373 Telegraph, 16/12/2001.

374 NIST NCSTAR-1A, Executive Summary.

375 Libro "Pentagon 9/11", Ufficio Storico del DOD, 2007, pag. 145; CNN 12/09/2001.

Ore 18:54 – Casa Bianca, Washington D.C.

Dopo essere atterrato ad Andrews, il presidente Bush arriva alla Casa Bianca in elicottero^{376 377}.

Ore 20:30 – Casa Bianca, Washington D.C.

Il presidente Bush tiene un discorso alla nazione: *"Migliaia di vite sono state stroncate... non faremo alcuna distinzione tra i responsabili e coloro che li proteggono"*.³⁷⁸

Ore 21:30 – Casa Bianca, Washington D.C.

Bush convoca una riunione ristretta, cui partecipano il vicepresidente Cheney, il segretario alla Difesa Rumsfeld, la consigliere per la Sicurezza Nazionale Rice, il segretario di Stato Powell e il direttore della CIA Tenet.

Ormai non vi sono dubbi sulla responsabilità di Al-Qaeda, la rete terroristica guidata da Osama Bin Laden e acuartierata in Afghanistan.

Adesso bisogna stabilire come reagire.

Rumsfeld spiega che occorreranno due mesi per lanciare un'offensiva militare, ma aggiunge che oltre alla risposta militare bisognerà utilizzare tutti gli strumenti a disposizione: legali, finanziari, diplomatici e di intelligence.

Tenet avverte che Al-Qaeda è ramificata in tutto il mondo e *"Abbiamo a che fare con una sessantina di nazioni"*.

Bush risponde: *"Le affronteremo una per volta"*.³⁷⁹

376 CR pag. 326; Washington Post, 27/01/2002; CNN, 12/09/2001.

377 Libro *"Pentagon 9/11"*, Ufficio Storico del DOD, 2007, pag. 145.

378 CR pag. 326; Washington Post, 27/01/2002; CNN, 12/09/2001.

379 Washington Post, 27/01/2002.

LE VITTIME DELL'11 SETTEMBRE



Twin Towers: 2.602 persone

Pentagono: 125 persone

Volo AA11: 87 persone

Volo UA175: 60 persone

Volo AA77: 59 persone

Volo UA93: 40 persone

Totale: 2.973

(esclusi i 19 terroristi)³⁸⁰

380 CR pag. 552 nota 188; Libro "Pentagon 9/11", Ufficio Storico del DOD, 2007, pagg.23-24;
Atti del Processo Moussaoui, reperto n. P200055. Fonte fotografia: Processo Moussaoui.

DOPO L'11 SETTEMBRE, FINO A DICEMBRE 2001

In questa sezione elenchiamo i fatti salienti che si sono susseguiti fino alla fine del 2001.

Settembre 2001 – Ground Zero.

Migliaia di soccorritori professionisti e volontari partecipano alle operazioni di soccorso tra le macerie del World Trade Center, definito "Ground Zero" perché lo scenario di distruzione totale è simile a quello provocato da un'esplosione nucleare.

I collassi e gli incendi hanno liberato nell'aria una gran quantità di sostanze nocive: questo fattore di rischio viene sottovalutato dalle autorità.

A farne le spese, nei mesi e negli anni seguenti, sono proprio coloro che hanno operato tra le macerie, prima nelle operazioni di soccorso e poi in quelle di sgombero: molti di loro accuseranno vari tipi di disturbi e alcuni si ammaleranno di gravi patologie.^{381 382}



I sette edifici del World Trade Center e ciò che ne rimase dopo gli attacchi dell'11 settembre.

Dalle macerie rimosse vengono selezionati centinaia di campioni di acciaio strutturale, preservati a disposizione del NIST (National Institute of Standards and Technology) e di altri enti di ricerca, per essere analizzati allo scopo di ricostruire la dinamica dei cedimenti strutturali.³⁸³

Settembre 2001 – Stati Uniti.

L'FBI e il Servizio Immigrazione arrestano in tutta la nazione 768 cittadini stranieri, sospettati di attività terroristiche o responsabili di violazioni alle norme sull'immigrazione.³⁸⁴

La stragrande maggioranza sarà rilasciata nei mesi successivi.³⁸⁵

Settembre 2001 – Washington D.C.

In una serie di riunioni ad alto livello, il presidente Bush e il suo staff valutano le informazioni e i rapporti dei servizi antiterrorismo, allo scopo di determinare la responsabilità degli attacchi e stabilire le linee strategiche lungo le quali dovrà muoversi la reazione americana.

Si discute anche dei possibili obiettivi delle operazioni militari: Iran, Iraq, Afghanistan, Libia e Sudan.³⁸⁶

³⁸¹ "The Environmental Impacts of the World Trade Center Attacks", NRDC, febbraio 2002.

³⁸² The New York Times, 28/08/2007; St. Petersburg Times, 14/09/2001.

³⁸³ NIST NCSTAR-1 pagg. 87 e ss..

³⁸⁴ CR pagg. 327-328.

³⁸⁵ USDOJ: "The September 11 Detainees", giugno 2003.

³⁸⁶ CR pag. 330.

Anche il Pakistan è inizialmente nel mirino, ma sin dal 12 settembre manifesta piena disponibilità a collaborare con gli Stati Uniti, a interrompere qualsiasi connessione con Al-Qaeda e a garantire l'utilizzo del proprio territorio alle forze armate americane.

Il governo pakistano fa notare che questa disponibilità costerà cara al paese e chiede che gli Stati Uniti garantiscano tutto l'appoggio necessario.³⁸⁷

Viene deciso di inviare un ultimatum al regime dei talebani in Afghanistan, affinché smantellino le strutture di Al-Qaeda presenti sul proprio territorio e ne consegnino i responsabili.³⁸⁸

Il 15 settembre, dopo aver lungamente discusso delle eventuali responsabilità dell'Iraq e dell'opportunità di un attacco militare nei suoi confronti, si conviene che le prove a carico del regime di Baghdad sono insufficienti.

L'unico obiettivo della ritorsione americana resta quindi l'Afghanistan.³⁸⁹

12 settembre 2001 – ONU.

L'Assemblea delle Nazioni Unite e il Consiglio di Sicurezza condannano gli attacchi e autorizzano a perseguire i responsabili e coloro che li sostengono:

*"Calls on all States to work together urgently to bring to justice the perpetrators, organizers and sponsors of these terrorist attacks and stresses that those responsible for aiding, supporting or harbouring the perpetrators, organizers and sponsors of these acts will be held accountable".*³⁹⁰

Una seconda risoluzione, di portata ancora più ampia, verrà emessa il 28 settembre 2001.³⁹¹

12 settembre 2001 – NATO.

La NATO annuncia l'attivazione dell'articolo 5 del suo trattato costitutivo, in base al quale un atto di guerra contro uno dei paesi membri fa scattare la reazione di tutti i suoi alleati.³⁹²

13 settembre 2001 – Shanksville.

Tra i rottami del Volo UA93 viene rinvenuto l'FDR (registratore dei dati di volo).³⁹³

Il giorno seguente verrà recuperato anche il CVR (registratore delle voci in cabina).³⁹⁴

13 settembre 2001 – FAA.

Dopo aver implementato una serie di misure di sicurezza, la FAA riapre parzialmente lo spazio aereo americano.

Molti arabi ne approfittano per lasciare il paese, dopo essere stati controllati dall'FBI.³⁹⁵

Tra essi vi sono numerosi appartenenti alla famiglia Bin Laden (Osama Bin Laden ha oltre 50 fratelli e sorelle che non hanno nulla a che vedere con le sue attività criminose e lo hanno disconosciuto sin dal 1994) che vengono rimpatriati in Arabia Saudita, nel timore che subiscano rappresaglie.^{396 397}

14 settembre 2001 – FBI.

L'FBI rilascia il primo elenco ufficiale dei nominativi dei dirottatori.³⁹⁸

387 CR pagg. 330-331.

388 CR pagg. 331-333.

389 CR pag. 335.

390 Risoluzione 1368/2001 del Consiglio di Sicurezza; Risoluzione 56/1 dell'Assemblea Generale.

391 Risoluzione 1373/2001 del Consiglio di Sicurezza; The New York Times, 29/09/2001.

392 NATO Press Release, 12/09/2001.

393 CNN, 13/09/2001; Post Gazette, 14/09/2001.

394 BBC, 15/09/2001; Post Gazette, 15/09/2001.

395 CR pagg. 329-330.

396 The New York Times, 30/09/2001; PBS Frontline "About the Bin Laden Family"; BBC News 08/10/2001.

397 "The Bin Ladens", Steve Coll. Capitolo 36.

398 FBI Press Release, 14/09/2001.

14 settembre 2001 – Pentagono.

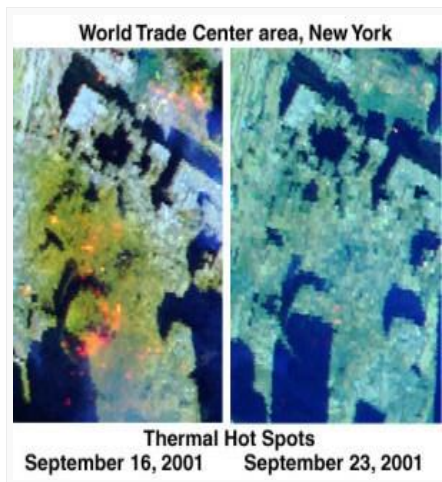
Il Dipartimento della Difesa annuncia che le due "scatole nere" (il registratore dei dati di volo FDR e il registratore delle voci in cabina CVR) del Volo AA77 sono state rinvenute tra le macerie.³⁹⁹

14 settembre 2001 – Washington D.C.

Il Congresso attribuisce al presidente Bush i "poteri di guerra" per l'impiego delle forze armate nei confronti di chiunque ("nazioni, organizzazioni o singoli individui") abbia commesso o favorito gli attacchi dell'11 settembre o gli abbia dato ospitalità.⁴⁰⁰

14 settembre 2001 – Ground Zero.

Fonti giornalistiche riportano raccapriccianti rinvenimenti tra le macerie: le mani di una assistente di volo, legate tra loro con manette di plastica; un pezzo della cabina di pilotaggio di uno degli aerei dirottati; i resti di un dirottatore.⁴⁰¹



16 settembre 2001 – Ground Zero.

L'USGS, l'istituto geologico americano, chiede alla NASA di effettuare una serie di rilievi termici dell'area di Ground Zero. La NASA effettua un gruppo di riprese, tra il 16 e il 23 settembre, utilizzando un sofisticato sensore montato su un aereo.

Nell'immagine a sinistra sono raffrontate le rilevazioni effettuate il 16 settembre con quelle effettuate il 23 settembre.

I punti più caldi, rilevati il 16 settembre, raggiungono temperature di oltre 740 gradi centigradi, a testimonianza dell'intensità del calore raggiunto dagli incendi nelle Twin Towers e nel WTC-7.⁴⁰²

16 settembre 2001 – Osama Bin Laden.

Il leader di Al-Qaeda nega di essere coinvolto negli attentati: "*Vorrei assicurare al mondo che non ho pianificato questi attacchi, che sembrano progettati da persone che hanno agito per motivi personali*".

Gli fa eco il regime dei talebani, che nega qualsiasi connessione con i terroristi e difende Osama Bin Laden sostenendo che l'Afghanistan non dispone di strutture idonee ad addestrare piloti. Negli stessi giorni una missione diplomatica pakistana tenta senza successo di convincere il Mullah Omar, leader dei talebani, a consegnare Osama Bin Laden per evitare la guerra.⁴⁰³

17 settembre 2001 – La borsa di New York riapre.

Riapre la borsa di New York.⁴⁰⁴

Secondo stime del 2002, gli attacchi hanno causato 20 miliardi di dollari di danni in termini di proprietà distrutte o danneggiate e 47 miliardi di dollari di perdite sui mercati finanziari.

96.000 impiegati nel settore del trasporto aereo restano senza lavoro, assieme a 22.300 agenti di viaggio e 67.000 lavoratori nel settore alberghiero.⁴⁰⁵

399 DOD Press Release 14/09/2001.

400 Congress Joint Resolution n. 23.

401 Newsday, 15/09/2001; Ananova, 13/09/2001.

402 USGS Report OFR 01-0429.

403 CR pag. 333; CNN, 17/09/2001; VOA, 16/09/2001; Ananova, 13/09/2001.

404 New York Stock Exchange – Closing list 1885-2008.

405 ABC News, 11/09/2002.

20 settembre 2001 – Washington D.C.

In un pubblico discorso davanti al Congresso a sezioni unite, il presidente Bush lancia un chiaro monito al regime dei talebani in Afghanistan:

"[...] Sia che portiamo i nostri nemici innanzi alla Giustizia, sia che portiamo la Giustizia ai nostri nemici, sarà fatta Giustizia.

[...] Gli americani chiedono: Chi ha attaccato il nostro Paese? Tutti gli elementi in nostro possesso puntano su una rete di organizzazioni terroristiche conosciuta con il nome di Al-Qaeda. Si tratta degli stessi assassini incriminati per gli attentati esplosivi alle ambasciate americane in Tanzania e in Kenya, nonché responsabili dell'attentato alla nave militare Cole. Al-Qaeda sta al terrorismo come la mafia sta al crimine. Ma il suo obiettivo non è quello di far soldi: il suo obiettivo è quello di sovvertire il mondo e imporre ovunque il proprio radicalismo.

[...] Questa organizzazione e il suo leader, che si chiama Osama Bin Laden, sono connessi a molte altre organizzazioni in diverse nazioni, compresi la Egyptian Islamic Jihad e il Movimento Islamico dell'Uzbekistan. Vi sono migliaia di questi terroristi in più di 60 nazioni. Vengono reclutati nei loro paesi e in quelli vicini e trasferiti in strutture situate in paesi come l'Afghanistan, dove vengono addestrati alle tattiche del terrorismo. Quindi sono rispediti alle loro case o infiltrati nei paesi in tutto il mondo per progettare malvagità e distruzione. I capi di Al-Qaeda hanno grande influenza sull'Afghanistan e supportano il regime Talebano nel controllare gran parte di quella nazione. In Afghanistan si concretizza la visione del mondo di Al-Qaeda.

[...] Gli Stati Uniti rispettano la popolazione Afghana, dopotutto oggi siamo il loro principale fornitore di aiuti umanitari, ma condanniamo il regime talebano.

[...] Adesso gli Stati Uniti d'America fanno queste richieste ai Talebani: 'Consegnate alle autorità americane tutti i capi di Al-Qaeda 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 Stati Uniti di accedere senza limitazioni ai campi di addestramento dei terroristi per verificare la loro effettiva chiusura.'

Queste richieste non sono negoziabili o trattabili. I Talebani devono agire e devono agire immediatamente. O consegneranno i terroristi oppure ne condivideranno il destino. E voglio dire qualcosa a tutti i musulmani nel mondo. Noi rispettiamo la vostra religione. Molti milioni di americani la praticano liberamente così come milioni di persone in paesi che consideriamo nostri amici. I suoi insegnamenti sono positivi e pacifici e chi commette malvagità nel nome di Allah è blasfemo.

[...] Il nemico dell'America non sono i nostri tanti amici musulmani né arabi. Il nostro nemico è una rete di terroristi integralisti e ogni governo che li supporti. La nostra guerra al terrore inizia con Al-Qaeda, ma non si ferma lì. Non ci fermeremo finché ogni gruppo terroristico nel mondo non sarà stato raggiunto, fermato e sgominato.

[...] Non ci lasceremo ingannare dai loro appelli alla misericordia. Abbiamo già visto quanto valgono.

[...] Questa guerra non sarà come quella di dieci anni fa contro l'Iraq con una decisiva liberazione di territorio e una rapida conclusione. Non sarà come la campagna aerea sul Kosovo di due anni fa, nella quale non utilizzammo truppe terrestri e nemmeno un soldato americano fu ucciso in combattimento...

Gli Americani non si aspettino una singola battaglia, ma una guerra lunghissima come mai abbiamo visto. Potranno esserci attacchi drammatici che vedrete in TV, e operazioni segrete,

che resteranno segrete anche quando avranno avuto successo.

Toglieremo ai terroristi le loro fonti di finanziamento, li metteremo gli uni contro gli altri, li inseguiremo da un posto all'altro finché non avranno più dove rifugiarsi o riposare.

[...] Ogni nazione, in ogni regione, ha ora una decisione da prendere: o con noi o con i terroristi. Da oggi in avanti, qualsiasi nazione che continui a ospitare o supportare i terroristi sarà considerata come una nazione ostile.

[...] Non sappiamo come andrà questa guerra, ma siamo certi di come finirà. Libertà e terrore, giustizia e crudeltà, sono sempre stati in guerra tra loro e sappiamo che Dio non è neutrale rispetto ad essi. [...]" ⁴⁰⁶

Tra i paesi che in queste prime settimane si mostrano poco inclini a collaborare con gli Stati Uniti, c'è proprio l'Arabia Saudita, dove Osama Bin Laden riscuote ampie simpatie a tutti i livelli.⁴⁰⁷

27 settembre 2001 – FBI.

L'FBI rilascia un elenco aggiornato dei nominativi dei direttori, completo di fotografie.⁴⁰⁸

29 settembre 2001 – Stati Uniti.

Alcuni giornali americani riportano la notizia di sospette operazioni di "Insider Trading" (speculazioni finanziarie) che interessano le azioni delle compagnie aeree cui appartenevano i voli dirottati.⁴⁰⁹

Approfondite indagini dimostreranno che i sospetti non sono fondati.⁴¹⁰

30 settembre 2001 – Inghilterra.

Fonti giornalistiche riportano dichiarazioni del Premier inglese Tony Blair, che parla di prove schiaccianti contro Osama Bin Laden e garantisce l'appoggio militare britannico agli Stati Uniti.⁴¹¹

Ottobre 2001 – Stati Uniti.

Una serie di lettere anonime, impregnate con il bacillo dell'antrace e spedite a uffici pubblici e sedi giornalistiche negli Stati Uniti, provoca l'infezione di numerose persone, alcune delle quali muoiono.

I sospetti che si tratti di un altro attacco di terroristi islamici si rivelano infondati: le indagini concluderanno che si tratta del folle gesto di un biologo americano, addetto a un laboratorio di ricerca biologica militare.⁴¹²

1° ottobre 2001 – Stati Uniti.

Fonti giornalistiche pubblicano le dichiarazioni di un pilota della compagnia aerea afghana Ariana, secondo cui lui e altri piloti sono stati obbligati dai talebani, l'anno prima, ad addestrare alcuni terroristi islamici al pilotaggio di plurimotori Boeing.⁴¹³

2 ottobre 2001 – NATO.

Gli Stati Uniti presentano ai membri della NATO e ad altri paesi nel mondo, le prove del coinvolgimento di Osama Bin Laden e di Al-Qaeda negli attentati dell'11 settembre.⁴¹⁴

Una parte della relazione americana viene pubblicata su un rapporto diffuso dal governo

⁴⁰⁶ Ufficio Stampa della Casa Bianca, 20/09/2001.

⁴⁰⁷ Los Angeles Times, 13/10/2001.

⁴⁰⁸ FBI Press Release, 27/09/2001.

⁴⁰⁹ San Francisco Chronicle, 29/09/2001.

⁴¹⁰ CR pag. 499, nota 130.

⁴¹¹ La Repubblica, 30/09/2001.

⁴¹² USDOJ, conferenza stampa del 06/08/2008; FBI Update 06/08/2008; FBI Press Release 16/10/2001.

⁴¹³ The Evening Standard, 01/10/2001.

⁴¹⁴ La Repubblica, 02/10/2001.

inglese.

Tra le altre cose, il rapporto riferisce che Osama Bin Laden ordinò ai suoi collaboratori di rientrare in Afghanistan entro il 10 settembre 2001, e precisa che le prove elencate non hanno lo scopo di incriminare il leader di Al-Qaeda davanti a un tribunale.⁴¹⁵

Quest'ultima precisazione lascia intendere la volontà di procedere in termini esclusivamente militari.

7 ottobre 2001 – Afghanistan.

Le forze armate americane e inglesi iniziano a bombardare obiettivi in Afghanistan allo scopo di distruggere le capacità militari dei talebani.

Forze speciali americane si affiancano ai ribelli afgani (e in particolare a quelli dell'Alleanza del Nord) che si oppongono al regime talebano.⁴¹⁶

22 ottobre 2001 – Irlanda del Nord.

Lo Sinn Fein, il partito che si batte per la separazione dell'Irlanda del Nord dall'Inghilterra, annuncia di aver chiesto al proprio braccio armato, l'IRA, di deporre le armi.⁴¹⁷

Il 23 ottobre, l'IRA diffonde un comunicato in cui annuncia il disarmo.

⁴¹⁸

26 ottobre 2001 – Washington D.C.

Con l'approvazione del Congresso, viene promulgato il cosiddetto "Patriot Act", una legge speciale a carattere temporaneo che concede poteri più ampi agli enti che operano contro il terrorismo e introduce deroghe alla privacy e ad alcune libertà personali, specialmente nei confronti degli stranieri presenti sul territorio americano.⁴¹⁹

Anche se le motivazioni addotte non ne fanno cenno, è verosimile che gli attentati dell'11 settembre 2001 e il mutato atteggiamento dell'opinione pubblica nei confronti di qualsiasi forma di terrorismo, siano stati la molla che ha spinto i nazionalisti irlandesi a prendere questa decisione.

Il 21 settembre 2001, un sondaggio aveva rivelato che l'85% dei nord-irlandesi chiedeva il disarmo dell'IRA.

Si consideri, poi, che l'IRA aveva goduto di ampio sostegno politico e finanziario da parte della comunità degli americani di origine irlandese: una situazione che non sarebbe stata più tollerata, dopo l'11 settembre.

Fonti: CAIN, University of Ulster.

Fine ottobre 2001.

Osama Bin Laden rilascia un'intervista televisiva ad Al-Jazeera, nella quale ammette le proprie responsabilità negli attentati.

"Questa non è una guerra tra Al-Qaeda e gli Stati Uniti ma tra i musulmani e i crociati di tutti il mondo [...] I fatti di martedì 11 settembre a New York e Washington sono di grande portata, a ogni livello [...] Loro uccidono noi e noi uccidiamo loro, così funziona l'equilibrio del terrore [...] Clinton ha detto che Israele aveva il diritto di difendersi, dopo i massacri di Qana [...] Il nuovo presidente Bush e Colin Powell [...] hanno detto che Gerusalemme resterà per sempre la capitale di Israele e le loro parole sono state accolte da un'ovazione al Congresso e al Senato [...] Quanto all'uccisione di persone innocenti, dove sta scritto che i nostri bambini e civili non sono innocenti e che quindi è giustificato versare il loro sangue? [...] il Profeta vieta di uccidere donne e bambini. Questo è vero. Ma questo divieto non è assoluto [...] Le Torri rappresentano il potere economico, non sono una scuola per bambini. Coloro che le occupavano sono persone che hanno dato supporto alla più grande potenza economica nel mondo [...] Noi ci comportiamo come loro. Se loro uccidono le nostre donne e la nostra gente innocente, noi faremo altrettanto finché non si fermeranno [...] Ebrei e americani fanno appello alla pace nel mondo [...] La pace che invocano è un grande favola [...] Chi afferma che potrà esserci una pace duratura tra noi e gli ebrei è un infedele [...]"

⁴¹⁵ La Repubblica, 05/10/2001 (due articoli).

⁴¹⁶ CR pag. 337; La Repubblica, 07/10/2001; La Repubblica, 19/10/2001.

⁴¹⁷ Guardian, 22/10/2001.

⁴¹⁸ IRA Statement, 23/10/2001.

⁴¹⁹ Patriot Act (Public Law 107-56).

L'intervista non viene diffusa da Al-Jazeera ma circola per almeno due settimane tra i fedeli di Osama Bin Laden, prima che i giornali occidentali ne vengano a conoscenza.⁴²⁰

7 novembre 2001 – Al-Qaeda.

Proprietà e fondi delle reti finanziarie "Al-Taqwa" e "Barakaat", legate ad Al-Qaeda, sono sottoposte a sequestro in decine di paesi nel mondo, su iniziativa delle autorità americane.⁴²¹

13 novembre 2001 – Kabul, Afghanistan.

I ribelli dell'Alleanza del Nord, supportati dalle forze speciali americane, conquistano Kabul.⁴²²

13 novembre 2001 – Stati Uniti.

Bush decreta l'applicazione della giurisdizione militare nei confronti dei terroristi e combattenti affiliati ad Al-Qaeda.⁴²³



Bin Laden nel video del 2001.
Fonte: BBC.

13 Dicembre 2001 – Osama Bin Laden.

Il governo americano rilascia un video rinvenuto a Jalalabad, in Afghanistan.

Il filmato documenta un incontro tra Osama Bin Laden e alcuni seguaci, apparentemente avvenuto a Kandahar il 9 novembre del 2001, nel corso del quale il leader di Al-Qaeda descrive l'organizzazione degli attacchi dell'11 settembre.

Nel corso della conversazione, Osama Bin Laden spiega:

"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...

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! ...

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...

Dopo poco tempo, hanno annunciato che un altro aereo aveva colpito il World Trade Center. Tutti i fratelli hanno gioito alla notizia! ...

Muhammad Atta che viene da una famiglia egiziana era il capo del gruppo.

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,

420 Telegraph, 11/11/2001; CNN, 05/02/2002.

421 Money Trail (articoli New York Times, AP e Toronto Sun), 7/11/2001.

422 BBC News, 13/11/2001.

423 Military Order, 13/11/2001.

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".^{424 425 426}



La posizione di Tora Bora.
Fonte: CS Monitor.

17 dicembre 2001 – Tora Bora.

L'ultimo caposaldo dei talebani, la base di Tora Bora (un sistema di caverne ricavate all'interno di una montagna ai confini orientali con il Pakistan) viene espugnato dai ribelli afgani dell'Alleanza del Nord e dalle forze speciali americane.

Alcune fonti riportano che Osama Bin Laden ha abbandonato quelle caverne, il giorno prima dell'attacco finale, per raggiungere il vicinissimo confine con il Pakistan.

Il 22 dicembre seguente il governo dell'Afghanistan viene affidato a Hamid Karzai, leader in esilio dell'opposizione ai talebani e alleato degli Stati Uniti.^{427 428}

424 CNN, 13/12/2001; Guardian, 13/12/2001; CNN, Trascrizione, 14/12/2001; BBC News, 14/12/2001.

425 La Repubblica, 13/12/2001; La Repubblica, Trascrizione, 14/12/2001.

426 Video rinvenuto il 13/12/2001.

427 CS Monitor, 17/12/2001; PBS News Hour dicembre 2001; CS Monitor, 28/01/2002.

428 CS Monitor, 04/03/2002; New York Times, 11/09/2005; Academy of Achievement, "Hamid Karzai".

LE DOMANDE

11 SETTEMBRE: I PUNTI INTERROGATIVI

LE DOMANDE

Perché la difesa aerea americana non ha funzionato?

È una domanda che tutti ci siamo posti, perché riesce davvero difficile accettare il fatto che la più potente forza aerea del mondo, con una struttura di difesa strategica concepita per affrontare un attacco nucleare sovietico, non sia stata in grado di intercettare e abbattere quattro aerei civili disarmati.

Per comprendere come ciò sia potuto accadere, bisogna partire da alcune considerazioni generali, per poi esaminare i problemi che si presentarono ai responsabili della difesa aerea.

Le procedure.

Prima dell'11 settembre del 2001, il dirottamento di un aereo di linea era un'evenienza tenuta in considerazione dalle autorità civili e militari ed esistevano precise procedure operative per affrontarla. Tali procedure, però, non erano adeguate a rispondere alla situazione di emergenza che si verificò la mattina dell'11 settembre.

Fino a quel momento i dirottatori non si erano mai sostituiti ai piloti, ma costringevano questi ultimi a cambiare rotta e ad atterrare in qualche aeroporto dove si consegnavano nelle mani di un governo amico o comunicavano le proprie richieste, utilizzando i passeggeri come merce di scambio.

L'aereo dirottato non era considerato un bersaglio da abbattere, tutt'al più da scortare: questo prescrivevano le direttive in vigore.⁴²⁹

Le procedure per richiedere l'assistenza militare prevedevano una complessa sequenza di autorizzazioni e comunicazioni, che teneva conto delle competenze della FAA (controllo dello spazio aereo civile), dei comandi militari (assegnazione dei caccia intercettori) e del segretario alla Difesa (autorizzazione politica)⁴³⁰:

- Il dirottamento veniva rilevato dai controllori del traffico aereo (tempestivamente avvertiti dal pilota dell'aereo dirottato mediante un codice di quattro cifre inserito nel risponditore automatico del velivolo: 7500);
- I controllori informavano il comando regionale FAA di competenza;
- Il comando regionale avvertiva il quartier generale della FAA a Washington;
- Il quartier generale della FAA contattava il comando militare NMCC per richiedere una scorta di caccia;
- L'NMCC chiedeva l'autorizzazione all'ufficio del segretario alla Difesa e quindi contattava il comando della difesa aerea, il NORAD;
- Il NORAD a sua volta contattava il comando operativo territorialmente competente (per il Nord Est degli Stati Uniti è il NEADS) per conoscere quali caccia fossero disponibili e dove, e poi riportava questi dati al quartier generale della FAA;
- Il quartier generale della FAA - passando attraverso il comando regionale competente - comunicava al centro ATC (Controllo Aereo) che stava gestendo il dirottamento, i dati dei caccia assegnati alla scorta;
- Il centro ATC ed il NEADS si scambiavano le informazioni necessarie, e in particolare la posizione dell'aereo dirottato e le istruzioni iniziali per i piloti dei caccia;
- Il NEADS ordinava il decollo dei caccia (che decollavano entro 15 minuti dall'ordine);
- I caccia, una volta in volo, erano presi in gestione direttamente dal centro ATC e seguivano le istruzioni impartite dai controllori civili, che prevedevano di portarsi a qualche chilometro alle spalle dell'aereo dirottato e di seguirlo a distanza, senza farsi notare.

⁴²⁹ FAA Order 7610.4J, Capitolo 7: "Escort of hijacked aircraft".

⁴³⁰ Staff Statement 17; DOD Directive 3021.15 del 18/02/1997; CJCSI 3610.01A del 01/06/2001.

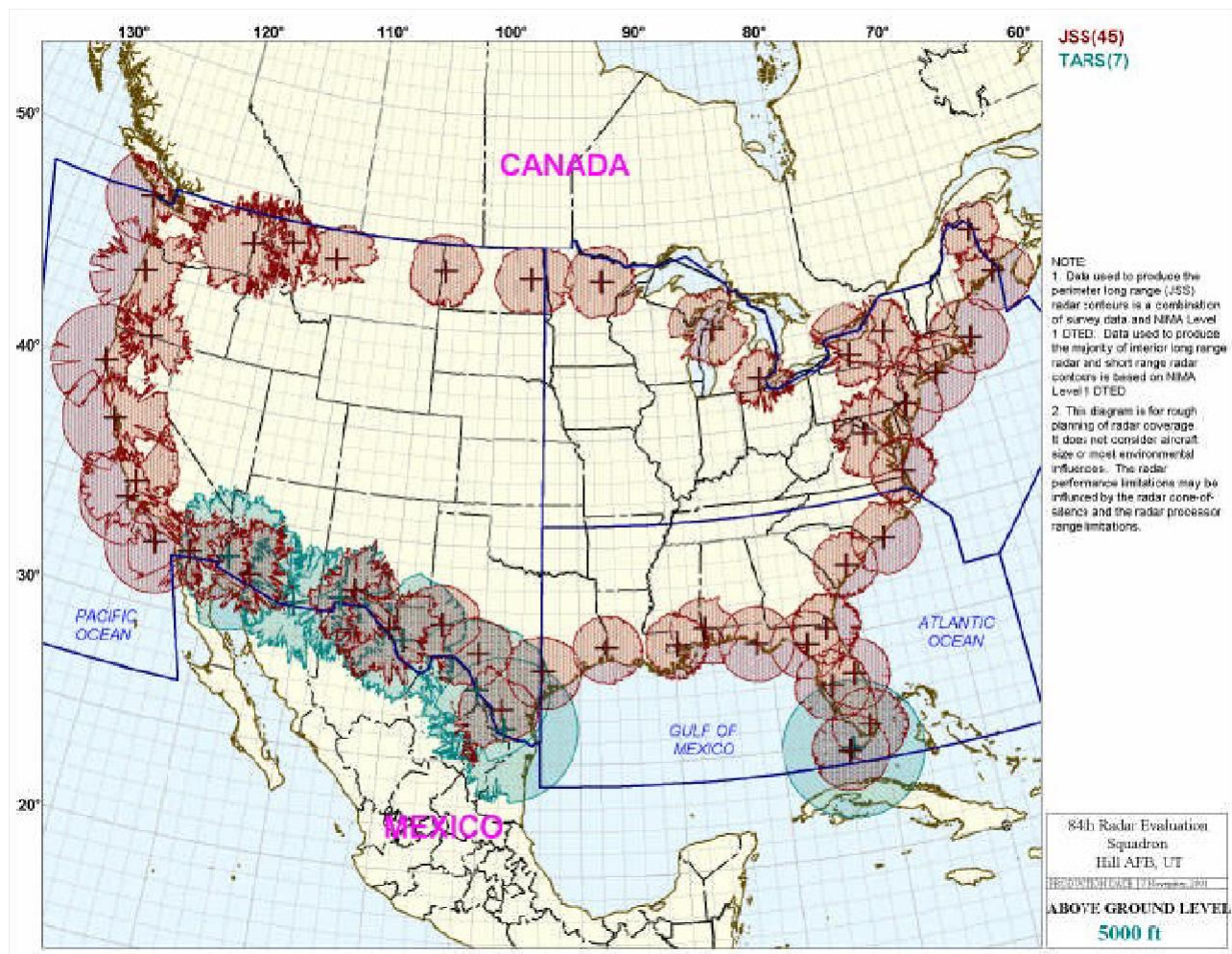
È evidente che questa sequenza di autorizzazioni e comunicazioni richiedeva un tempo considerevole per esplicitarsi e non prevedeva l'abbattimento del velivolo dirottato.

Il sistema di difesa aerea.

Nel 2001 il sistema di difesa aerea americano era organizzato per rispondere a minacce aeree provenienti dall'esterno dei confini americani.

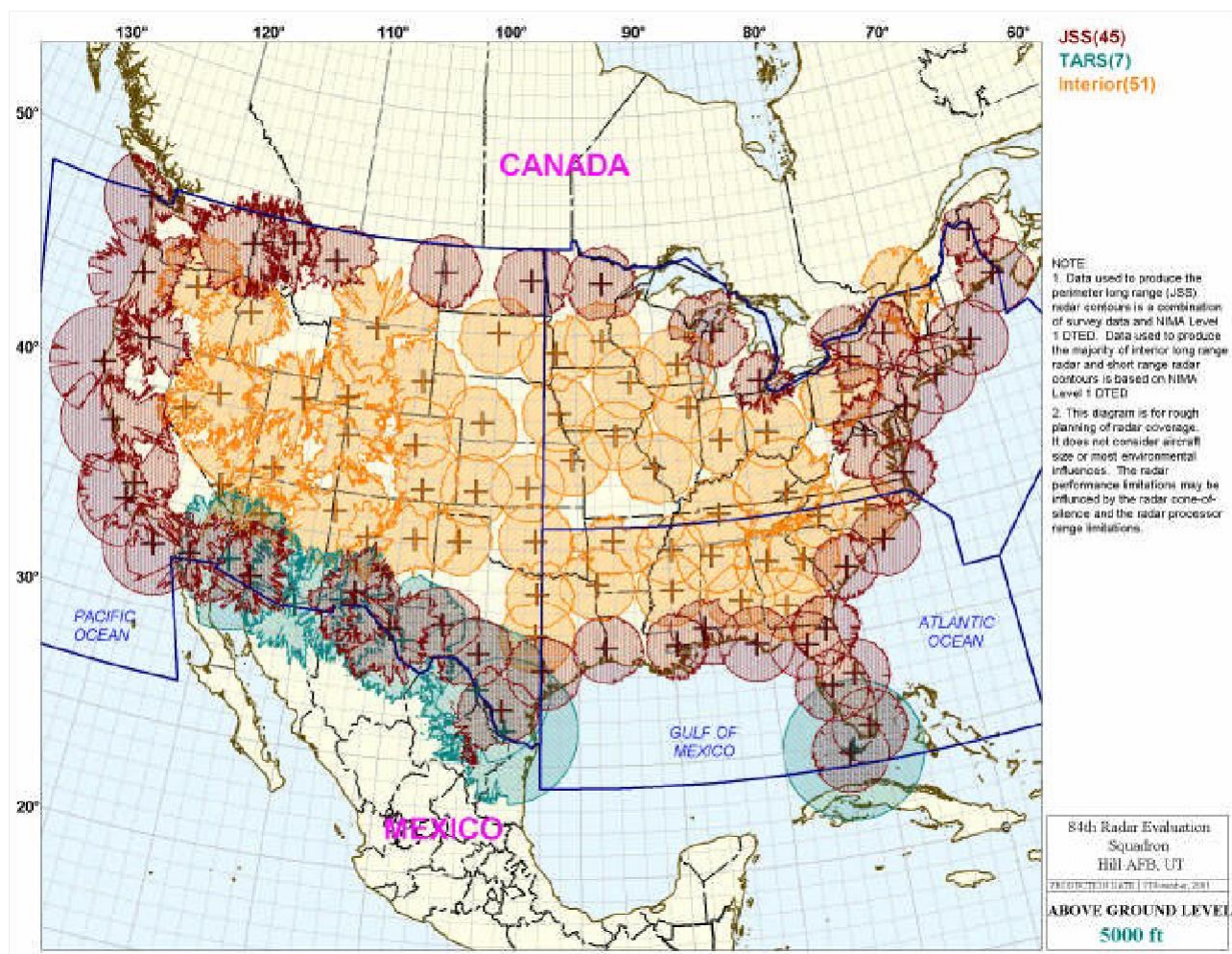
Tutto lo spazio aereo confinante era suddiviso in "zone di identificazione" (ADIZ) controllate dai radar militari: eventuali velivoli non identificati in avvicinamento venivano intercettati da caccia armati, tenuti pronti al decollo su basi aeree situate anch'esse in prossimità dei confini.

Nell'illustrazione, dislocazione e raggio di copertura dei radar della difesa aerea:



Lo spazio aereo interno, con eccezione di alcune aree delimitate e riservate all'addestramento e all'esercitazione dei velivoli militari, era gestito dal sistema civile di controllo del traffico aereo.⁴³¹

La seguente illustrazione mostra, in arancione, la posizione e copertura dei radar gestiti dal controllo civile del traffico aereo:



Nell'improbabile eventualità di una guerra, l'aviazione militare americana avrebbe fatto alzare in volo i propri aerei radar (AWACS) che avrebbero garantito il controllo militare di qualsiasi settore dello spazio aereo.

Durante la guerra fredda, decine di basi assicuravano un servizio di allarme 24 ore su 24, con almeno un centinaio di caccia pronti al decollo, e alcuni aerei AWACS erano sempre in volo.

Con il collasso dell'URSS e in conseguenza del mutato clima internazionale, gran parte di questo apparato era stato messo "a riposo": addirittura, negli anni Novanta, la Corte dei conti degli Stati Uniti aveva raccomandato che l'intero sistema di difesa aerea fosse smantellato in quanto superfluo.⁴³²

Così, nel 2001, la difesa aerea disponeva di soli 14 caccia intercettori pronti al decollo su allarme, suddivisi fra sette basi aeree. In particolare, il settore di competenza del NEADS (il comando interessato dai dirottamenti dell'11 settembre) poteva contare solamente su 4 caccia armati e pronti al decollo, dislocati su due basi aeree: quella di Otis, a protezione dell'area di New York,

⁴³¹ MIT, 02/05/2002, "Surveillance Implications of 9/11".

⁴³² GAO/NSIAD-94-76, "Continental Air Defense: A Dedicated Force Is No Longer Needed".

e quella di Langley, a protezione di Washington D.C..

I veri problemi.

Né la complessità delle procedure di autorizzazione né lo scarso numero di intercettori disponibili giocarono un ruolo significativo nella tragedia.

Infatti, i controllori civili del traffico aereo saltarono tutta la catena gerarchica e contattarono direttamente il comando competente per la difesa aerea (NEADS) e dal canto loro i militari agirono senza attendere le previste autorizzazioni. E in termini strettamente numerici, quattro caccia supersonici armati di tutto punto erano sufficienti a far fronte a quattro aerei di linea.

Le vere ragioni per cui la difesa aerea fu impotente, risiedono in due ordini di problematiche, uno tecnico e uno decisionale.

Dal punto di vista tecnico, nel momento in cui i dirottatori presero il controllo diretto dei velivoli e spensero il transponder (Voli AA11, AA77, UA93) o ne mutarono il codice identificativo (UA175), ottennero l'effetto di rendere gli aerei indistinguibili dalle centinaia di aerei in volo in quel momento nella stessa area.

Difatti, i controllori di volo potevano visualizzare sui propri schermi i segnali ricevuti dai transponder (e in tal caso i quattro voli non erano visibili) oppure potevano visualizzare i segnali radar primari (e in tal caso vedevano una miriade di puntini virtualmente identici senza poter distinguere quelli che corrispondevano ai quattro voli), ma non disponevano di un sistema (hardware e/o software) in grado di evidenziare la posizione degli aerei che avevano il transponder spento o che trasmettevano un codice identificativo errato.

L'incapacità oggettiva dei controllori di volo di individuare la corretta posizione dei "bersagli", si tradusse nell'impossibilità di fornire coordinate utili a calcolare una rotta di intercettazione a beneficio dei caccia della difesa aerea.

Dal punto di vista decisionale, i controllori di volo ebbero notevoli difficoltà a capire, nei pochi minuti a loro disposizione, cosa stesse effettivamente accadendo.

L'equipaggio non aveva trasmesso alcun avvertimento né aveva trasmesso il codice di emergenza previsto in caso di dirottamento e i controllori non potevano immaginare che i piloti fossero stati uccisi e che i velivoli fossero pilotati da terroristi suicidi.

L'impatto del Volo AA11 contro la North Tower poteva essere stato un tragico incidente: un errore del pilota che tentava un atterraggio di emergenza in uno degli aeroporti minori di Manhattan. Solamente il secondo impatto contro la South Tower fece chiaramente capire che i velivoli erano controllati da piloti suicidi: ma a quel punto il destino dei primi due voli, delle Twin Towers e delle migliaia di vite umane perse a New York era immodificabile.

L'emergenza dei Voli AA77 e UA93 si presentò, quasi contemporaneamente, in un altro settore di spazio aereo, gestito da altri centri di controllo aereo.

Nel caso di AA77, i controllori di Indianapolis non sapevano cosa stesse succedendo a New York e quando il velivolo sparì dai radar e non rispose più alle chiamate via radio, pensarono che fosse precipitato.

Quando ebbero notizia dei fatti di New York e cominciarono a sospettare che anche AA77 era stato dirottato, era troppo tardi per fermare la sua corsa contro il Pentagono.

A causa del ritardo con cui era decollato e del ritardo con cui i terroristi spensero il transponder, il dirottamento del Volo UA93 trovò i controllori di Cleveland decisamente più consapevoli e preparati a gestire l'emergenza: continuarono a seguire la traccia radar del velivolo anche dopo lo spegnimento del transponder.

Il Volo UA93 fu l'unico dei quattro voli che avrebbe potuto essere intercettato dai caccia,

almeno a livello teorico, ma questa evenienza fu scongiurata dalla reazione dei passeggeri che indusse i terroristi a far schiantare l'aereo ben prima di raggiungere il bersaglio.

Il problema di natura decisionale, però, non si esaurisce nell'impossibilità da parte dei controllori di conoscere ciò che stava accadendo.

Essi, infatti, avevano anche il problema di dover garantire la sicurezza degli altri aerei in volo e delle migliaia di passeggeri che si trovavano a bordo di essi.

Prima di consentire ai caccia di penetrare a velocità supersonica attraverso lo spazio aereo civile, ed eventualmente di far uso delle loro armi, dovevano assicurarsi di aver sgombrato i corridoi aerei da tutti i velivoli presenti. E, come abbiamo visto, si trattava di centinaia, se non migliaia, di aerei.

Il rischio di una collisione o di abbattere l'aereo sbagliato era elevatissimo: chi poteva assumersi una simile responsabilità?

L'ordine di abbattimento.

La questione decisionale non ha riguardato soltanto i responsabili del sistema di controllo civile del traffico aereo, ma anche – forse soprattutto – le autorità politiche e militari cui spettava, in ultima istanza, la decisione di autorizzare o ordinare l'abbattimento dei velivoli dirottati.

L'importanza di questa decisione e la sua complessità è incontrovertibilmente testimoniata da un dato di fatto: la prima disposizione che autorizzava ufficialmente l'abbattimento è stata impartita dal vicepresidente Cheney dopo le 10:10.

In quel momento tutti e quattro i voli avevano già incontrato la propria fine.

Peraltro, risulta che questa disposizione fu trasmessa ai comandi operativi alle 10:31.

Invero, abbiamo visto nella Cronologia che i piloti della base aerea di Andrews ricevettero l'autorizzazione a far fuoco sui cieli di Washington D.C. sin dalle 9:42, ma si trattò di un'iniziativa partita autonomamente dal Secret Service e interessò una base aerea che non era inserita nel dispositivo di allarme della difesa aerea (difatti, i primi caccia di Andrews andarono in volo alle 10:38); in ogni caso anche questa autorizzazione fu impartita troppo tardi per poter influire sul corso degli eventi.

Tutto questo ci porta inevitabilmente a riflettere sul fatto che – a prescindere dai problemi tecnici e operativi incontrati dai controllori di volo e dai comandi militari – i piloti dei caccia non furono autorizzati all'abbattimento se non quando la tragedia si era già compiuta.

Perché l'ordine di abbattimento giunse così tardi?

Noi, oggi, abbiamo il vantaggio di ragionare con il senno di poi.

Conosciamo quali erano le intenzioni dei dirottatori e abbiamo visto gli effetti delle loro azioni.

Se, però, ci calassimo nel contesto di quella mattina, non tarderemmo a renderci conto delle terribili incognite che pesavano sulle pochissime persone che avevano l'autorità per dare quell'ordine.

Quelle persone non conoscevano gli obiettivi dei dirottatori; non potevano immaginare né le conseguenze degli impatti né quelle di un abbattimento su aree densamente popolate.

Chi avrebbe potuto affermare con sicurezza che l'abbattimento sui cieli di New York di un grande aereo di linea, carico di carburante, avrebbe provocato meno vittime di un attacco suicida contro un grattacielo?

Chi poteva stabilire che l'abbattimento di AA77, sul cielo di Washington D.C., avrebbe provocato meno vittime del suo schianto contro il Pentagono?

Chi poteva assumersi la responsabilità (morale, politica e giuridica) di decidere che "agire" sarebbe stato meglio di "non agire"?

Se le Twin Towers non fossero crollate, il bilancio di vittime di quel tragico martedì sarebbe stato di almeno un ordine di grandezza più basso: alcune centinaia di persone contro alcune migliaia.

Se Hanjour si fosse schiantato prima di arrivare contro il Pentagono (per pochi metri non finì sul prato antistante) o se i passeggeri fossero riusciti a riprendere il controllo di UA93, le vittime sarebbero state ancor meno numerose.

E viceversa, se le Twin Towers fossero crollate immediatamente, oggi conteremmo decine di migliaia di morti, e altrettanti ne conteremmo se UA93 fosse finito contro la centrale nucleare di Three Mile Island che si trovava lungo la sua rotta.

Di fronte a simili incertezze, non c'è da stupirsi se l'ordine di abbattimento fu dato soltanto dopo il collasso della South Tower: solamente allora fu chiaro che l'azione terroristica stava provocando migliaia di vittime e che l'abbattimento presentava rischi ragionevolmente inferiori.

Oggi possiamo affermare che nel momento in cui i dirottatori presero posto sui quattro voli, il destino di quei passeggeri e di quegli equipaggi era già segnato e nulla avrebbe potuto evitare che i velivoli si schiantassero al suolo (intenzionalmente o abbattuti) provocando un numero di vittime deciso soltanto dalla sorte. Ci furono poco meno di 3.000 vittime, come sappiamo. Avrebbero potuto essere 300, o 30.000.

Tutto questo ci porta a concludere che non ha senso chiedersi perché la difesa aerea non funzionò, perché se anche la difesa aerea fosse riuscita ad abbattere uno o più di quei quattro voli, nessuno può dire se il conto delle vittime sarebbe stato minore o maggiore.

Tutto quello che si poteva fare per evitare la tragedia, andava fatto prima che quei diciannove terroristi riuscissero a salire a bordo di quei voli: ciò chiama direttamente in causa l'operato dei servizi e delle procedure di sicurezza antiterrorismo.

In ogni caso, le time-line⁴³³ dei fatti riguardanti la difesa aerea, che sintetizziamo nelle prossime pagine, dimostrano che i tempi furono troppo stretti per consentire l'intervento dei caccia e per prendere le decisioni necessarie.

La difesa aerea fu informata del dirottamento del Volo AA11 solamente 8 minuti circa, prima dell'impatto; apprese del dirottamento del Volo UA175 nello stesso momento in cui il velivolo si schiantava; ebbe appena tre minuti di preavviso per il Volo AA77 (anche se i caccia di Langley erano già in volo per intercettare un inesistente AA11 proveniente da New York) e fu avvertita della situazione del Volo UA93 soltanto dopo che esso era precipitato: in parole povere, la difesa aerea non ebbe mai alcuna chance di intercettare alcunché.⁴³⁴

433 Le fonti corrispondono a quelle indicate nei corrispondenti orari in Cronologia.

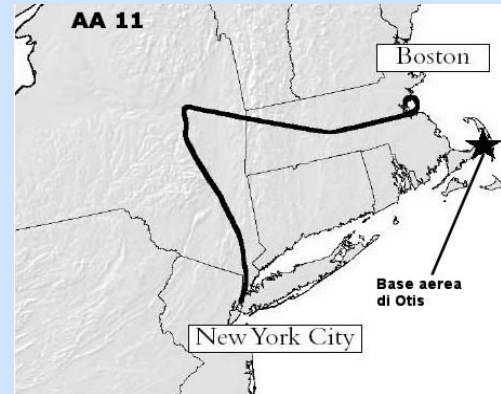
434 Sull'intero argomento, v. anche *"Touching History"* di Lynn Spencer, che ricostruisce l'operato della difesa aerea e del controllo del traffico aereo, attraverso le testimonianze dei piloti e degli specialisti civili e militari direttamente coinvolti in quella drammatica emergenza.

Scheda di approfondimento:

ROTTTE E "TIME-LINE" SINTETICHE

AA11

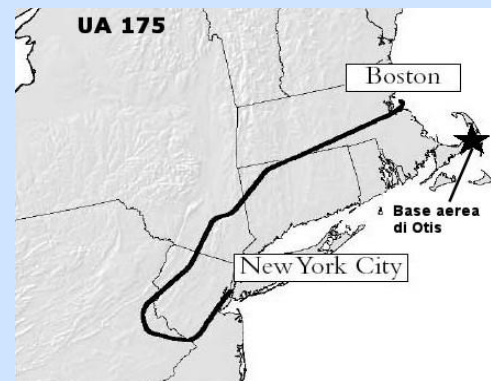
08:00: decollo da Boston;
08:13: ultima comunicazione regolare;
08:14: i dirottatori entrano in azione;
08:20: il transponder viene spento;
08:24: i dirottatori parlano via radio per errore;
08:26: il velivolo vira verso New York;
08:38: ATC Boston informa il NEADS;
08:40: il NEADS allerta i caccia di Otis;
08:45: il NEADS ordina lo scramble dei caccia di Otis;
08:46: il Volo AA11 impatta il WTC-1;
08:53: caccia di Otis in volo.



Il tempo trascorso dal momento in cui il Controllo Aereo (ATC) ha notizia del dirottamento del Volo AA11 e l'impatto è pari a 22 minuti circa.
Il NEADS ha ricevuto la notizia circa 8 minuti prima dell'impatto.

UA175

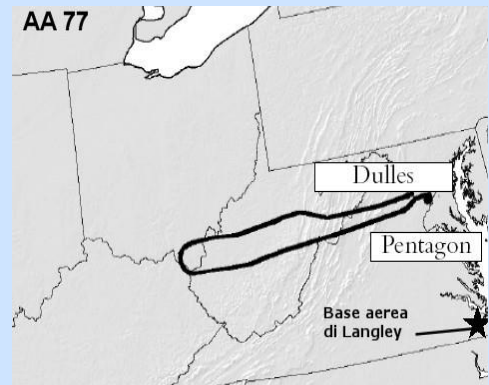
08:14: decollo da Boston;
08:42: ultima comunicazione regolare;
08:44 (stimato): i dirottatori entrano in azione;
08:46: viene cambiato il codice del transponder;
08:51: il velivolo vira verso sud;
08:55: l'ATC di New York comprende che il velivolo è stato dirottato;
08:57: il velivolo vira verso New York;
09:03: l'ATC di New York informa il NEADS;
09:03: il Volo UA175 impatta il WTC-2;
09:05: ATC New York dichiara "ATC Zero";
09:13: i caccia di Otis vengono autorizzati a stabilire CAP su New York;
09:25: i caccia di Otis stabiliscono CAP su New York.



Il tempo trascorso dal momento in cui il Controllo Aereo ha notizia del dirottamento del Volo UA175 e l'impatto è pari a circa 8 minuti.
Il NEADS ha ricevuto la notizia nello stesso momento in cui si è verificato l'impatto.

AA77

08:20: decollo dal Dulles;
08:51: ultima comunicazione regolare;
08:53 (stimato): i dirottatori entrano in azione;
08:54: il velivolo inizia a virare verso Washington;
08:56: il transponder viene spento;
09:08: l'ATC di Indianapolis pensa a un incidente;
09:20: l'ATC di Indianapolis sospetta che il volo è stato dirottato;
09:21: l'ATC di Boston informa il NEADS che AA11 è ancora in volo, diretto su Washington;
09:24: il NEADS ordina lo scramble ai caccia di Langley;
09:30: caccia di Langley in volo;
09:34: il NORAD apprende dalla FAA che il Volo AA77 è disperso;
09:35: FAA a Boston avvisa il NEADS che il Volo AA77 è nelle vicinanze della Casa Bianca;
09:36: il NEADS ordina ai caccia di Langley di portarsi su Washington;
09:37: il Volo AA77 impatta il Pentagono.

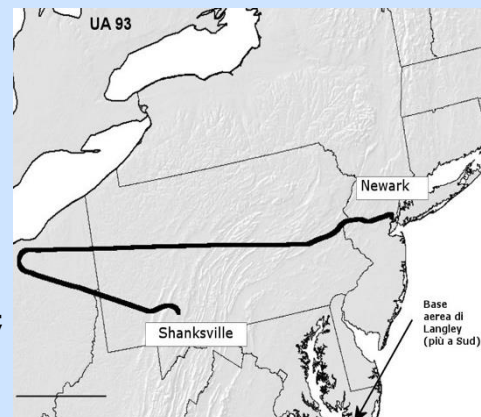


Il tempo trascorso dal momento in cui il Controllo Aereo ha notizia del dirottamento del Volo AA77 e l'impatto è pari a circa 17 minuti.

Il NEADS ha ricevuto la notizia 3 minuti prima dell'impatto, anche se i caccia di Langley erano già in volo per intercettare un inesistente AA11 proveniente da New York.

UA93

08:42: decollo da Newark;
09:27: ultima comunicazione regolare;
09:28: i dirottatori entrano in azione;
09:28: l'ATC di Cleveland ascolta le urla dei piloti;
09:35: il velivolo vira verso Washington;
09:41: il transponder viene spento;
09:57: i passeggeri attaccano i dirottatori;
09:58: i caccia di Langley stabiliscono CAP su Washington D.C.;
10:03: il Volo UA93 si schianta a Shanksville;
10:07: l'ATC di Cleveland informa il NEADS che UA93 è disperso;
10:10 (stimato): Cheney autorizza l'abbattimento;
10:15: la FAA informa il NEADS che UA93 è precipitato.



Il tempo trascorso dal momento in cui il Controllo Aereo ha notizia del dirottamento del Volo UA93 e lo schianto è pari a circa 35 minuti.

Il NEADS ha ricevuto la notizia solamente dopo l'impatto, ma i caccia di Langley erano già posizionati sul cielo di Washington D.C.

LE DOMANDE

Al-Qaeda: chi, come e perché?

La storia di Al-Qaeda e del suo leader Osama Bin Laden rappresenta un tassello fondamentale per comprendere le basi dell'odio che ha portato agli attacchi dell'11 settembre.

È una storia che affonda le sue radici molto indietro nel tempo.

The Muslim Brotherhood.

Nel 1929 in Egitto nasceva la "Fratellanza Musulmana",⁴³⁵ un movimento che si opponeva al dominio coloniale sui paesi musulmani e auspicava la rinascita di una sola, grande nazione islamica.

Negli anni 50 e 60, ideologo del movimento fu lo scrittore egiziano Sayyid Qutb, impiccato nel 1966 con l'accusa di aver partecipato a un tentativo di colpo di stato.

Qutb condannava la società occidentale corrotta e miscredente e tutti i governi che si aprivano a essa e invocava che i musulmani combattessero contro gli infedeli sino a imporre la religione islamica al mondo intero.⁴³⁶

Proprio le idee radicali di Qutb trasformarono quello che era nato come movimento religioso non violento, in un'ideologia che accettava e propagandava la violenza come legittimo strumento d'azione.

Possiamo quindi collocare a questo periodo storico (anni 50-60) e in questa nazione (l'Egitto) la data e il luogo di nascita di quello che oggi chiamiamo "fondamentalismo islamico".

Il motto della Fratellanza Musulmana è "Allah è la nostra meta. Il Profeta è il nostro capo. Il Corano è la nostra Legge. La Jihad⁴³⁷ è la nostra strada".

Alla morte del profeta Maometto, nel 632, il mondo islamico si spaccò: una fazione minoritaria (gli Sciiti) voleva che il suo successore fosse un consanguineo, l'altra (i Sunniti) riteneva che la successione dovesse avere carattere elettivo (il "Califfo" o l' "Emiro").

Ancora oggi gli Sciiti rappresentano una minoranza nel mondo islamico, con poche eccezioni (per esempio, la popolazione dell'Iran è prevalentemente sciita).

Un'altra distinzione da tener presente è che sono musulmani tutti coloro che seguono la fede islamica, mentre sono arabi solamente i musulmani dei paesi arabi. I paesi arabi, tutti riuniti nella Lega Araba, sono quei paesi in cui si parla arabo e la religione ufficiale è quella islamica.



Il simbolo della "Fratellanza Musulmana".

Diverse organizzazioni terroristiche islamiche si ispirano ai principi della Fratellanza Musulmana e agli scritti di Qutb, per esempio il gruppo Hamas operante in Libano e in Palestina.

La realizzazione del progetto finale (l'imposizione della fede islamica in tutto il mondo) passa attraverso più linee d'azione: la diffusione pacifica dell'islamismo; la sovversione dei governi islamici che non impongono la rigida osservanza del Corano o mantengono relazioni amichevoli con i governi infedeli; la nascita di un nuovo e grande Califfato che dovrebbe abbracciare l'Africa centro-settentrionale, il Medio Oriente e l'Asia Meridionale; la guerra senza quartiere contro gli ebrei e contro le

435 "Muslim Brotherhood" in inglese, "al-ikhwan al-muslimun" in arabo.

436 Su Qutb v. anche CR pag. 51.

437 Guerra santa.

nazioni infedeli, a partire da quelle che più si oppongono al progetto.^{438 439 440 441}

Osama Bin Laden.

Osama Bin Laden nacque nel 1957 a Ryadh, diciassettesimo figlio tra 57 fratelli e sorelle; suo padre Muhamed Awad Bin Laden era un costruttore edile originario dello Yemen del Sud, sua madre era siriana.

Muhamed Awad aveva vinto un appalto per la costruzione di alcuni edifici della famiglia reale saudita, ed era entrato nelle grazie di Re Saud e del suo successore Re Faisal, il quale aveva ordinato che tutte le opere pubbliche e le costruzioni reali fossero affidate alle sue imprese.

Com'è facile immaginare, Muhamed mise in piedi un impero nel settore delle costruzioni. Per un certo periodo, ricoprì la carica di Ministro dei Lavori Pubblici. Morì quando Osama aveva solamente 11 anni, in un incidente aereo.^{442 443}

Il giovane Bin Laden studiò a Jeddah, dalle scuole elementari fino all'università dove le idee di Qutb avevano grande presa tra gli studenti e gran parte dei professori erano affiliati alla Fratellanza Musulmana: tra essi il professor Abdullah Azzam, che gli insegnava islamismo e che ebbe una forte influenza su di lui.⁴⁴⁴

Nel 1979 i sovietici invasero l'Afghanistan e Abdullah Azzam emise una "fatwa"⁴⁴⁵ in cui condannava l'invasione e proclamava come dovere di ogni musulmano di accorrere in aiuto dei musulmani afgani.⁴⁴⁶

Osama non si tirò indietro e nei primi giorni del 1980, poche settimane dopo l'invasione, visitò il Pakistan da dove organizzò un flusso di aiuti finanziari per i "mujahideen", i combattenti afgani che si opponevano ai sovietici.⁴⁴⁷

Nei mesi precedenti, la rivoluzione iraniana aveva portato alla destituzione dello Scià e all'instaurazione del regime teocratico musulmano dell'Ayatollah Khomeini: Bin Laden riteneva che in Afghanistan e in altri paesi si poteva e si doveva fare altrettanto.

Ma non c'era soltanto Osama ad aiutare i mujahideen: aiuti finanziari e armi giungevano dalla CIA, dal Pakistan, dall'Arabia Saudita, tutti interessati – per ragioni non necessariamente identiche – a respingere i sovietici e a far cadere il governo afgano a essi alleato.

Preoccupati dalle conseguenze della diffusione delle idee fondamentaliste (la fine dello Scià costituì un chiaro monito), i governi dei paesi islamici reagirono in modi differenti: alcuni (come Arabia Saudita e Pakistan) cercarono di ingraziarsi i fondamentalisti concedendo loro protezione, finanziamenti e una certa influenza sulla vita politica e sociale del paese; altri (come l'Egitto) preferirono ricorrere a dure repressioni.

Nel 1981 Bin Laden si laureò in economia e pubblica amministrazione.^{448 449}

Dal 1982 iniziò a recarsi in Afghanistan dove mise a disposizione dei ribelli attrezzature e macchinari da costruzione, per realizzare strade e rifugi tra le montagne.

438 "Milestone", di Sayyid Qutb; Documento della Fratellanza Musulmana datato 22/05/1991.

439 Ikhwan, 08/06/2006: "The Principles of Muslim Brotherhood".

440 "The Project", The Muslim Brotherhood; Front Page Magazine, 11/05/2006.

441 "Muslim Brotherhood Movement", Ummah; Al-Jazeera, 14/02/2008.

442 "A biography of Osama Bin Laden", PBS Frontline; CR pag. 55.

443 Università di Vienna, Terrorismo, in Master avanzato di Diplomazia e Studi Strategici, 2007.

444 Scheda biografica di Azzam - Global Security; "A biography of Osama Bin Laden", PBS Frontline; CR pag. 55.

445 Decreto religioso.

446 Biografia di Azzam e testo della Fatwa: ReligioScope.

447 "A biography of Osama Bin Laden", PBS Frontline.

448 Steve Coll, "Ghost Wars", Capitolo 4.

449 La biografia su Haaretz, 18/12/2002, riporta una laurea in ingegneria civile nel 1979.

Nel 1984 creò a Peshawar, in Pakistan, vicino al confine con l'Afghanistan, una "guesthouse"⁴⁵⁰ destinata ad accogliere i volontari arabi che giungevano per combattere a fianco dei mujahideen.

Da lì i volontari venivano indirizzati per raggiungere i vari gruppi di guerriglieri ribelli che operavano in Afghanistan.

L'impegno di Osama andava a integrarsi con le iniziative del professor Azzam che, sempre nel 1984 a Peshawar, aveva creato il Jihad Service Bureau, un'organizzazione che diffondeva notizie e pubblicazioni in favore dei ribelli, raccoglieva finanziamenti e arruolava combattenti volontari da altri paesi.

Nel 1986 Bin Laden decise di impegnarsi ancor più direttamente nella guerra: allestì sei campi di addestramento in Afghanistan, nei quali convogliò combattenti volontari e istruttori militari provenienti dall'Arabia Saudita, dalla Siria, dall'Egitto.

In questo modo, Osama si creò una propria struttura combattente con la quale poteva avviare e gestire le operazioni militari contro i sovietici: una struttura del tutto autonoma e indipendente dalle varie fazioni mujahideen.⁴⁵¹

La fama di Osama Bin Laden e della sua iniziativa si diffusero rapidamente tra gli arabi che aderivano ai principi della Fratellanza Musulmana e gli valsero l'appellativo di "Sceicco".

La nascita di Al-Qaeda.

Nella seconda metà degli anni 80 diventò sempre più chiaro che l'esito del conflitto afgano volgeva a favore dei ribelli, che controllavano ormai la maggior parte del territorio.

Nel 1986 i servizi segreti pakistani (ISI) addestravano una media annuale di oltre 16.000 nuove reclute da avviare ai combattimenti contro i sovietici, cui si aggiungevano gli oltre 6.000 jihadisti (compresi i volontari arabi) che ogni anno venivano addestrati in strutture gestite dai mujahideen o dagli uomini di Osama Bin Laden.

L'Unione Sovietica, retta da Mikhail Gorbachev, aveva iniziato a predisporre una "exit strategy" che prevedeva il completo trasferimento delle operazioni militari all'esercito afgano.⁴⁵²

La guesthouse di Bin Laden a Peshawar, che accoglieva i volontari arabi e li smistava verso i campi di addestramento in Afghanistan e nella quale gli stessi volontari ritornavano prima di far rientro alle loro famiglie, veniva chiamata "Al-Qa'edah", ossia "La base".

Presso "La base" furono anche istituiti dei registri, sui quali venivano annotate le generalità e altre notizie personali dei combattenti, il campo di addestramento al quale erano stati assegnati, la loro sorte.

Questi registri erano quindi un vero e proprio "database" dei nominativi dei volontari, che consentiva all'occorrenza di fornire informazioni ai familiari che chiedevano notizie di essi.

Si trattava di una risorsa preziosa per Osama e per i suoi progetti futuri, che si spingevano ben oltre la vittoria in Afghanistan: migliaia di giovani arabi addestrati alle tecniche della guerriglia e disposti a combattere e a sacrificare la propria vita in nome della fede islamica, erano un utile serbatoio dal quale attingere per ogni necessità.

Nella primavera del 1988 i sovietici iniziarono il ritiro dall'Afghanistan.⁴⁵³

L'11 agosto del 1988 Osama Bin Laden e il suo ex professore, Abdullah Azzam, riunirono alcuni fedelissimi all'interno del campo addestrativo di Jaji, in Afghanistan, chiamato "La Tana del

450 Le "guesthouse" sono edifici o strutture che danno rifugio e asilo a combattenti, terroristi, affiliati (NdA).

451 "A biography of Osama Bin Laden", PBS Frontline.

452 Steve Coll, "Ghost Wars", Capitoli 7-8.

453 Steve Coll, "Ghost Wars", Capitolo 9; Lawrence Wright, "The Looming Tower" Capitolo VI; CR pag. 56.

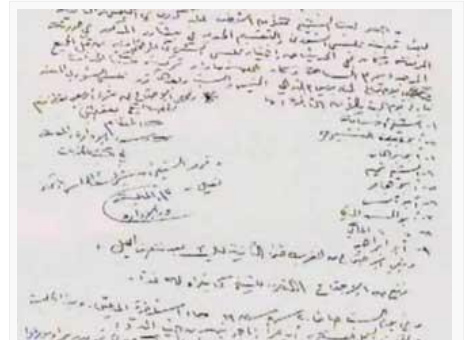
Leone⁴⁵⁴ per discutere sul futuro della struttura che avevano creato, dopo il ritiro delle forze sovietiche.

Né Azzam né Bin Laden volevano che i combattenti arabi si ritrovassero immischiati nella guerra civile che sarebbe inevitabilmente scoppiata tra le varie fazioni afgane che sino a quel momento erano state unite solamente dall'esigenza di far fronte comune contro le forze armate sovietiche; d'altro canto, non volevano sprecare l'esperienza, le risorse umane e il prestigio che avevano accumulato in quegli anni.

Si decise così di dar vita a una nuova organizzazione, che avrebbe portato avanti la jihad allo scopo di perseguire l'"*idea originaria che ci ha portato qui*" (copia del verbale della riunione è stato rinvenuto nel 2002).

Il 20 agosto del 1988, nel corso di una seconda riunione, nacque ufficialmente "al-Qaeda al-Askariyya"⁴⁵⁵ che nel verbale è descritta come "*una fazione islamica organizzata, il cui scopo è rinvigorire la parola di Allah e portare la sua religione alla vittoria*".^{456 457 458}

Il nome scelto richiamava quello con cui era conosciuta la base in cui venivano registrati e smistati i jihadisti arabi.



Verbale di una delle riunioni dell'agosto 1988.
Fonte: CNN.

In un'intervista rilasciata nell'ottobre del 2001, Bin Laden ha spiegato che era semplicemente il nome con cui venivano chiamati i campi di addestramento e quel nome rimase per indicare la nuova organizzazione.⁴⁵⁹

Ma già nell'aprile del 1988, quattro mesi prima della nascita di Al-Qaeda, il professor Azzam aveva scritto, sul giornale Al-Jihad: "*Ogni ideale ha bisogno di una avanguardia che lo sostenga e - facendosi strada con forza nella società - lo innalzi con grandi sforzi ed enormi sacrifici... Questa avanguardia costituisce la Solida Base (al-Qa'ida al-Sulbah) su cui costruire la società che vogliamo*". Il titolo dell'articolo era proprio "Al-Qa'ida al-Sulbah".^{460 461}

Il dopo Afghanistan.

Il 15 febbraio del 1989 le ultime truppe sovietiche lasciarono l'Afghanistan.

La nuova organizzazione voluta da Azzam e Bin Laden non ebbe vita facile.

I due fondatori avevano forti divergenze: il professore voleva che Al-Qaeda si impegnasse soprattutto a instaurare e consolidare un governo islamico in Afghanistan e ad appoggiare la lotta dei palestinesi contro Israele (Azzam era palestinese); lo sceicco aveva progetti ben più ambiziosi e intendeva portare la jihad in numerosi paesi nel mondo.

Il quadro era complicato da altri fattori: agli affiliati egiziani non andava bene che Azzam continuasse a gestire il flusso di denaro che attraverso varie organizzazioni "caritatevoli" confluiva a Peshawar per aiutare i musulmani afgani; i finanziatori sauditi volevano esercitare un controllo sulla nuova organizzazione affinché curasse gli interessi dell'Arabia in Afghanistan.

Bin Laden decise di tornare in Arabia Saudita per organizzare la jihad nello Yemen del Sud,

454 "al Masaada".

455 "La Base Militare".

456 Lawrence Wright, "The Looming Tower" Capitolo VI.

457 Peter Bergen "The Osama bin Laden I Know", 2006.

458 Indictment USA v. Usama Bin Laden, New York, 98 Cr. 1023.

459 CNN, 05/05/2002.

460 Anderson, Idaho State University: "Al Qaeda".

461 Azzam, "Al-Qa'ida al Sulbah", al-Jihad (Afghanistan), aprile 1988 (citato su MERIA Journal, dicembre 2003).

governato da un regime marxista filosovietico, ma il governo saudita si rifiutò di aiutarlo in questo progetto.⁴⁶²

Il 24 novembre del 1989 Azzam fu ucciso da una bomba piazzata lungo la strada che stava percorrendo in auto, a Peshawar.⁴⁶³

La Guerra del Golfo del 1991.

Nel 1990 l'Iraq, governato da Saddam Hussein, invase il Kuwait.

Bin Laden propose al governo saudita di lasciare ad Al-Qaeda il compito di organizzare la guerriglia contro le forze irachene e di liberare il Kuwait.

Re Fahd respinse la proposta: le divisioni corazzate irachene si erano posizionate a ridosso del confine saudita e costituivano una grave e imminente minaccia per l'Arabia.

Inoltre, la situazione del Kuwait era ben diversa da quella afghana: l'esercito iracheno era molto numeroso e ben equipaggiato, il territorio non presentava le vaste zone montuose e impervie di cui si erano serviti i mujahideen e – soprattutto – un esercito di mujahideen arabi volontari esisteva soltanto sulla carta.

Il compito di liberare il Kuwait fu pertanto affidato a una coalizione internazionale guidata dagli Stati Uniti, cui fu consentito di utilizzare il territorio saudita per lanciare l'attacco contro le forze militari irachene.

Osama Bin Laden non avrebbe mai perdonato quella decisione che permetteva a decine di migliaia di soldati infedeli di acuartierarsi e di condurre una guerra sul suolo arabo.

Per di più, la successiva schiacciante vittoria americana, nel 1991, proiettò gli Stati Uniti nel ruolo di invincibile gendarme di un assetto mondiale in netta antitesi a quello auspicato da Osama, da Qutb e dalla Fratellanza Musulmana.^{464 465}

La posizione intransigente di Osama indusse il governo saudita a revocargli il passaporto e a intimargli di non allontanarsi dal paese: lo sceicco era diventato un personaggio scomodo che avrebbe potuto creare serie difficoltà all'immagine dell'Arabia.

Bin Laden non si perse d'animo: approfittando di un viaggio all'estero del ministro dell'interno saudita, sfruttò le sue conoscenze per ottenere dal viceministro il permesso a recarsi in Pakistan.

Nell'aprile del 1991 Osama lasciò l'Arabia Saudita, raggiunse il Pakistan e informò la propria famiglia che non avrebbe mai più fatto ritorno.⁴⁶⁶

In Pakistan, però, non rimase a lungo.

Non si fidava dei servizi segreti pakistani e temeva di essere catturato e rispedito in Arabia, così si spostò in Afghanistan.

Lì la situazione era anche peggiore: il regime era spaccato e sull'orlo del collasso e le due principali fazioni ribelli (una guidata dal comandante Hekmatyar, l'altra guidata dal comandante Massud) si combattevano tra loro per assicurarsi il controllo del paese; i servizi segreti sauditi tentarono più volte di ucciderlo.

Lo sceicco cercò di mediare un accordo tra Hekmatyar e Massud, senza successo: Kabul cadde nelle mani dei combattenti fedeli a Massud nell'aprile del 1992, ma la guerra civile tra le due fazioni continuò.

462 "A biography of Osama Bin Laden", PBS Frontline; Lawrence Wright, "The Looming Tower" Capitolo VII.

463 Lawrence Wright, "The Looming Tower" Capitolo VI; CR pag. 56.

464 Lawrence Wright, "The Looming Tower" Capitolo VII; CR pag. 57.

465 Steve Coll, "Ghost Wars", Capitolo 11.

466 "A biography of Osama Bin Laden", PBS Frontline; CR pag. 57.

Gli anni in Sudan.

Tra la fine del 1991 e i primi mesi del 1992, Bin Laden lasciò l'Afghanistan e si trasferì in Sudan, sotto la protezione del National Islamic Front che governava il paese.^{467 468 469}

Il Sudan rappresentò una grande opportunità per Bin Laden: le sue imprese di costruzione ebbero l'incarico di realizzare numerose infrastrutture, immobili, reti stradali; lo Sceicco convinse parenti e amici a investire ingenti capitali nel paese.

La protezione di cui godeva da parte del governo sudanese gli consentì di mettere in piedi una fitta rete finanziaria in tutto il mondo, supportata da insospettabili organizzazioni non governative che raccoglievano fondi e arruolavano fedeli.

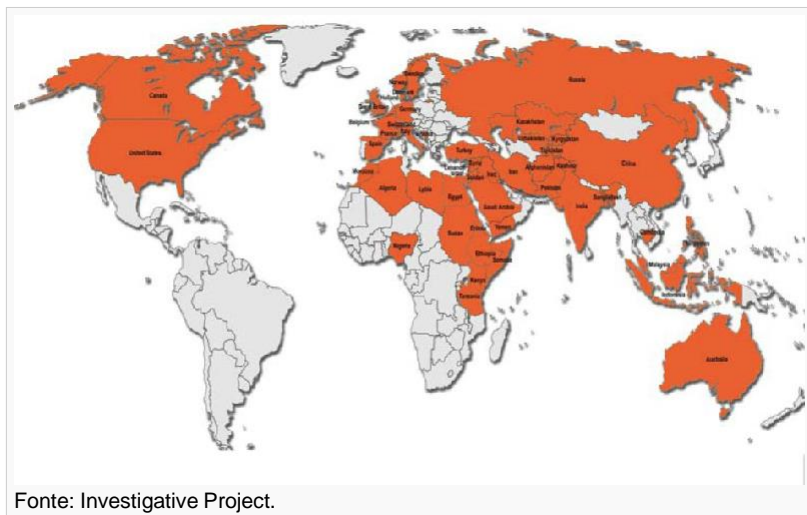
Fu in quel periodo che Al-Qaeda assunse la struttura di una grande ragnatela che si estendeva su decine di nazioni.⁴⁷⁰

Il passo successivo di Bin Laden fu quello di creare la Islamic Army Shura, un centro di coordinamento destinato a consorzare i vari gruppi terroristici islamici operanti in tutto il mondo.⁴⁷¹

Sviluppatisi sulla base del progetto messo a punto da Bin Laden e dal defunto Azzam, Al-Qaeda era una struttura suddivisa in dipartimenti: c'era quello di intelligence che gestiva la raccolta di informazioni anche attraverso infiltrati; quello per la propaganda che gestiva le relazioni con i media e la diffusione di proclami e appelli; quello finanziario che gestiva i fondi raccolti attraverso agenzie finanziarie, banche, organizzazioni non governative; quello militare che gestiva le operazioni terroristiche e di combattimento; quello politico che gestiva gli affari religiosi e le fatwa.

Al comando c'era Bin Laden che presiedeva un ristretto Consiglio formato dai suoi più stretti collaboratori.

La Islamic Army Shura era un Consiglio allargato ai leader delle formazioni terroristiche islamiche diffuse nel mondo.



Fonte: Investigative Project.

Al-Qaeda si avvaleva inoltre dei propri combattenti volontari arabi, gestiti dal dipartimento militare e addestrati nei propri campi, e provvedeva a creare nuove formazioni terroristiche ove necessario.^{472 473 474}

A sinistra: il disegno mostra la ramificazione delle cellule terroristiche islamiche direttamente o indirettamente collegate ad Al-Qaeda nel periodo di massima espansione (1996 in poi).

467 Indictment USA v. Usama Bin Laden, New York, 98 Cr. 1023; Steve Coll, "Ghost Wars", Capitolo 12.

468 "A biography of Osama Bin Laden", PBS Frontline; CR pag. 57.

469 Lawrence Wright, "The Looming Tower" Capitolo VII.

470 "A biography of Osama Bin Laden", PBS Frontline; CR pagg. 57-58.

471 CR pag. 58.

472 CR pag. 56 e pag. 58; Staff Statement n. 15.

473 "Al-Qaeda: The Many Faces of an Islamist Extremist Threat", Intelligence Committee, Congresso, 2006.

474 CRS Report, 23/05/2003.

Ai vertici dell'organizzazione, l'influenza dei fondamentalisti arabi egiziani era diventata predominante: dopo l'uccisione del professore Azzam, il suo posto di consigliere spirituale e braccio destro di Bin Laden era stato preso dal dottor Ayman Al-Zawahiri, leader dell'Egyptian Islamic Jihad e convinto sostenitore dei principi della Fratellanza Musulmana.

Al-Zawahiri faceva parte del ristretto gruppo dei fondatori di Al-Qaeda e provvedeva anche alle cure mediche di Bin Laden quando necessario.^{475 476 477 478}

Al-Qaeda era evoluta in qualcosa di diverso e più letale della struttura che aveva raccolto, addestrato e guidato i combattenti arabi contro le forze armate sovietiche in Afghanistan: era la più potente e ramificata organizzazione terroristica mai concepita.

Ed era pronta a entrare in azione.

Nel 1992, Al-Qaeda fece promulgare una fatwa in cui chiedeva ai musulmani di prendere le armi contro le forze militari americane impegnate in Somalia nell'ambito di una missione internazionale.

Nel dicembre di quell'anno un attentato esplosivo colpiva un albergo ad Aden, nello Yemen del Sud: l'obiettivo dei terroristi era un contingente militare americano impegnato a supportare un ponte aereo per il trasporto di aiuti umanitari alla popolazione somala.

Gli attentatori sbagliarono albergo, ma l'episodio (che era stato preceduto da altri attentati contro obiettivi americani nei mesi precedenti) indusse i comandi americani a ritirare i propri militari dallo Yemen, per non correre rischi.^{479 480 481}

Nell'ottobre del 1993, guerriglieri somali addestrati da Al-Qaeda organizzarono una trappola contro un reparto militare statunitense impegnato in missione nei pressi di Mogadiscio: gli americani persero 18 soldati e due elicotteri.

In seguito a questo episodio, gli Stati Uniti decisero di ritirare il proprio contingente dalla Somalia.^{482 483}

In meno di un anno, Al-Qaeda aveva conseguito due importanti risultati strategici nei confronti degli Stati Uniti, che ancora non avevano messo a fuoco la natura della nuova minaccia.

Qualcosa, i servizi antiterrorismo l'avevano intuita: nel 1993 il Sudan fu inserito nell'elenco dei paesi che supportavano il terrorismo internazionale e i rapporti dell'intelligence parlavano della presenza di "*privati cittadini sauditi*" che finanziavano organizzazioni terroristiche e campi di addestramento in Afghanistan, Somalia e Sudan.⁴⁸⁴

Inoltre, il nominativo di Osama Bin Laden fu inserito nella TIPOFF, una lista di nomi ai quali doveva essere negata la possibilità di entrare negli Stati Uniti.⁴⁸⁵

Il 1993, però, era già stato segnato da un evento ben più grave per gli americani.

475 Times, 04/08/2005; CFR, "Al Qaeda", 07/07/2005.

476 Indictment USA v. Usama Bin Laden, New York, 98 Cr. 1023.

477 Lawrence Wright, "The Looming Tower" Capitolo VI.

478 Nimrod Raphaeli, "Al Zawahiri: The making of an Arch-Terrorist".

479 MIPT, Patterns of Global Terrorism, 1992, pag. 20; La Repubblica, 21/09/2001.

480 Indictment USA v. Usama Bin Laden, New York, 98 Cr. 1023; CR pagg. 59-60.

481 The Heritage Foundation, 05/04/2002.

482 CR pag. 60; Los Angeles Times, 05/02/2002.

483 The Heritage Foundation, 05/04/2002.

484 MIPT, Patterns of Global Terrorism, 1993, pagg. 2, 20 e 25.

485 CR pag. 109.



A sinistra Bin Laden, a destra Al-Zawahiri.

Fonte: Al-Jazeera.

Il 26 febbraio di quell'anno, un furgone carico di esplosivo, realizzato artigianalmente, esplose nel garage sotterraneo del World Trade Center a New York.

L'attentato era stato organizzato da Ramzi Yousef, un fondamentalista nato in Kuwait, addestrato nei campi di Bin Laden in Afghanistan, esperto in esplosivi e affiliato a una cellula di terroristi operante a New York, capeggiata dallo sceicco Omar Abdel Rahman.

Quest'ultimo, noto come lo "Sceicco Cieco"⁴⁸⁶ era leader di un'organizzazione terroristica egiziana, affiliata a Bin Laden e ad Al-Zawahiri, chiamata "The Islamic Group".⁴⁸⁷

Il giorno scelto per l'attentato coincideva con l'anniversario della liberazione del Kuwait da parte delle truppe americane (circostanza che indusse gli investigatori a ritenere che in qualche modo ci fosse lo zampino di Saddam Hussein).

L'esplosione al World Trade Center avrebbe dovuto provocare, nelle intenzioni di Yousef, il crollo di una delle Twin Towers contro l'altra, in maniera da distruggerle entrambe e provocare decine di migliaia di morti.

Fortunatamente, la detonazione non ebbe la potenza sufficiente per raggiungere lo scopo, ma uccise sei persone, ne ferì molte altre e provocò danni ingenti.

L'FBI, soprattutto grazie alle informazioni di un confidente che in passato era stato infiltrato tra i fedeli dello Sceicco Cieco, arrestò quasi tutti gli esecutori dell'attentato, ma si lasciò sfuggire Yousef che riuscì a lasciare gli Stati Uniti e a raggiungere il Pakistan.^{488 489 490}

Sempre nel 1993, in Sudan, Bin Laden trattò l'acquisto di una certa quantità di uranio proveniente dal Sud Africa e in possesso di un generale delle forze armate sudanesi.

Le trattative furono affidate a Jamal Al-Fadl, stretto collaboratore dello Sceicco e si conclusero con l'acquisto di un cilindro del diametro di una quindicina di centimetri e lungo un'ottantina di centimetri, al prezzo di un milione e mezzo di dollari.

L'affare si rivelò una truffa: la sostanza contenuta nel cilindro non era uranio.^{491 492}

L'appoggio che Osama Bin Laden assicurava ai gruppi terroristici internazionali, sia sotto forma di finanziamenti che di addestramento, creò grossi problemi in Egitto e in Arabia Saudita, i cui governi erano nel mirino dei fondamentalisti.

In più, l'immagine dell'Arabia Saudita rischiava di essere seriamente compromessa: nel 1994 il governo saudita revocò la cittadinanza a Bin Laden e pose sotto sequestro i suoi beni.

La sua famiglia prese pubblicamente le distanze da lui e dalle sue dichiarazioni.

Quello stesso anno, Osama sfuggì a un attentato.^{493 494}

L'anno seguente, il 13 novembre, un attentato esplosivo colpiva un centro di addestramento della Guardia Nazionale Saudita a Riad, uccidendo sette persone, tra le quali cinque americani. Le autorità saudite arrestarono quattro terroristi, responsabili dell'attentato, che confessarono di aver agito per ordine di Bin Laden.^{495 496}

Il ritorno in Afghanistan.

Il Sudan non era più un rifugio sicuro per Bin Laden: la pressione internazionale sul governo sudanese, accusato di sostenere e appoggiare il terrorismo, si faceva sempre più forte.

486 "The Blind Sheikh".

487 "Al-Gama'a al-Islamiyya".

488 Lawrence Wright, *"The Looming Tower"* Capitolo IX.

489 Steve Coll, *"Ghost Wars"*, Capitolo 15.

490 Peter Lance, *"1000 Years For Revenge"*, Capitoli 5, 13 e 14.

491 Lawrence Wright, *"The Looming Tower"* Capitolo X; CR pag. 60.

492 La Repubblica, 21/09/2001.

493 *"A biography of Osama Bin Laden"*, PBS Frontline; Lawrence Wright, *"The Looming Tower"* Capitolo X.

494 Steve Coll, *"Ghost Wars"*, Capitolo 15.

495 MIPT, *Patterns of Global Terrorism*, 1995, pag. 22; MIPT, *Patterns of Global Terrorism*, 1996, pag. 37.

496 CR pag. 60; *"A biography of Osama Bin Laden"*, PBS Frontline.

Nel 1995, il presidente egiziano Hosni Mubarak era sfuggito a un attentato mentre si trovava in visita in Etiopia.

Le indagini avevano portato ad accertare la responsabilità dell'Islamic Group – l'organizzazione fondamentalista egiziana capeggiata dallo Sceicco Cieco e affiliata ad Al-Qaeda – e puntavano tutte verso il Sudan.

Il rifiuto del governo sudanese di estradare alcuni sospetti indusse l'ONU a decretare una serie di sanzioni contro il paese africano.

Le amicizie e i favori di cui Bin Laden godeva in Sudan iniziarono a traballare: una parte del governo aspirava a riabilitare il paese e non intendeva continuare a dare appoggio e asilo ai terroristi.^{497 498 499 500}

Nel gennaio del 1996, la CIA aveva creato un gruppo di sedici agenti segreti, denominato "Alex", con il compito di seguire i movimenti di Bin Laden in Sudan: lo Sceicco era entrato nel mirino dei servizi di intelligence americani.⁵⁰¹

Osama Bin Laden doveva pensare a una nuova sistemazione per sé e per la sua organizzazione e l'unico posto nel quale poteva riparare era l'Afghanistan.

Nel maggio del 1996 lo Sceicco abbandonò il Sudan e raggiunse Jalalabad, lasciandosi alle spalle buona parte del suo patrimonio, confiscato dal governo sudanese.

La sorte gli arrise: nel settembre di quello stesso anno, i talebani vinsero la lunga guerra civile che devastava il paese e conquistarono il potere, imponendo un regime teocratico basato sulla più rigida interpretazione delle leggi islamiche.

L'Afghanistan incarnò l'ideale di nazione islamica perseguito da Al-Qaeda.

Il leader dei talebani, il Mullah Omar, e Osama Bin Laden cementarono subito una stretta alleanza.

Al-Qaeda poteva nuovamente contare su un governo amico e un rifugio sicuro, ma l'isolamento internazionale dell'Afghanistan (il regime talebano fu riconosciuto soltanto dal Pakistan, dall'Arabia Saudita e dagli Emirati Arabi, nel 1997)⁵⁰² non gli consentiva di ottenere gli stessi benefici di cui aveva goduto in Sudan, specialmente in termini di disponibilità finanziarie.^{503 504}

⁵⁰⁵

Il 25 giugno del 1996 un camion imbottito di esplosivo devastava le Khubar Towers a Dhahran, in Arabia Saudita. La struttura ospitava personale americano impegnato nella missione internazionale di sorveglianza nei confronti dell'Iraq.

Diciannove cittadini americani restavano uccisi, circa 500 i feriti.

L'attentato fu attribuito a gruppi terroristici legati al regime iraniano ma non mancarono indizi che anche gli uomini di Al-Qaeda avevano giocato un ruolo nella strage.^{506 507}

Il tradimento.

I problemi finanziari di Al-Qaeda indussero l'organizzazione a stringere i cordoni della borsa e a controllare attentamente le proprie spese.

Fu così che Bin Laden scoprì un ammanco di 110.000 dollari nei conti gestiti da Jamal Al-Fadl, (il collaboratore che aveva curato l'acquisto dell'"uranio" in Sudan) e ne pretese la restituzione

497 CR pag. 62; MIPT, Patterns of Global Terrorism, 1995, pag. 2; MIPT, Patterns of Global Terrorism, 1995, pag. 43.

498 "A biography of Osama Bin Laden", PBS Frontline; MIPT, Patterns of Global Terrorism, 1996, pag. 43.

499 Lawrence Wright, "The Looming Tower" Capitolo XII.

500 MIPT, Patterns of Global Terrorism, 1997, pag. 47.

501 Steve Coll, "Ghost Wars", Capitolo 18.

502 Steve Coll, "Ghost Wars", Capitolo 19.

503 "A biography of Osama Bin Laden", PBS Frontline; CR pagg. 63-65.

504 Lawrence Wright, "The Looming Tower" Capitoli XII e XIII.

505 MIPT, Patterns of Global Terrorism, 1996, pag. 11 e pag. 43;

506 MIPT, Patterns of Global Terrorism, 1996, pag. 37; CR pag. 60.

507 "A biography of Osama Bin Laden", PBS Frontline.

in cambio del proprio perdono.

Al-Fadl aveva difficoltà economiche e non poteva restituire il denaro, così prese l'unica decisione che, a proprio parere, poteva salvargli la vita: nel giugno del 1996 varcò i cancelli dell'ambasciata statunitense in Eritrea e offrì tutto ciò che sapeva, in cambio di un milione di dollari.^{508 509}

Fu allora che i servizi antiterrorismo americani scoprirono l'esistenza di Al-Qaeda e compresero la gravità della minaccia che essa rappresentava: furono subito avviati contatti segreti con i talebani allo scopo di convincerli a consegnare o allontanare Bin Laden, senza successo.⁵¹⁰

L'Operazione Bojinka.

Ramzi Yousef, l'esperto di esplosivi che aveva organizzato l'attentato del 1993 al World Trade Center, aveva raggiunto lo zio Khalid Sheikh Mohamed (abbreviato: KSM) nelle Filippine.

KSM, anche lui kuwaitiano come Yousef, era un affiliato alla Fratellanza Musulmana, che aveva contribuito a finanziare l'operazione del 1993, era già stato coinvolto in numerosi attentati terroristici ed era ricercato dalle autorità americane.

I due, assieme a un terzo complice, Abdul Hakim Murad, misero a punto nel 1994 una serie di piani terroristici.

Uno di essi (noto come Operazione Bojinka) prevedeva l'esplosione in volo di una dozzina di aerei di linea diretti in USA: a questo scopo Yousef aveva realizzato e provato con successo un tipo di ordigno esplosivo a base di nitrocellulosa che poteva passare senza destare sospetti attraverso i controlli aeroportuali, dissimulato in flaconi di liquido per lenti a contatto e batuffoli di ovatta.

Fu anche presa in considerazione la possibilità di schiantare un aereo carico di esplosivo contro la sede della CIA a Langley. Il velivolo sarebbe stato pilotato dallo stesso Murad, che era un pilota regolarmente brevettato.

La sera del 6 gennaio del 1995, nell'appartamento in cui Yousef e Murad stavano confezionando le loro miscele esplosive, scoppiò un incendio: intervennero i pompieri e la polizia filippina e Murad fu arrestato.^{511 512 513 514 515}

Yousef riuscì a fuggire ma fu arrestato a Islamabad, il 7 febbraio del 1995, da uomini dei servizi antiterrorismo americani e pakistani.^{516 517}

L'idea dei dirottamenti suicidi.

KSM riparò in Qatar, dove i terroristi islamici godevano di protezione da parte del governo, cercò di incontrare Bin Laden in Sudan, senza riuscirci, e nel gennaio del 1996 si spostò in Afghanistan.⁵¹⁸

Quando Bin Laden si trasferì dal Sudan in Afghanistan nel maggio di quell'anno, KSM ne approfittò per incontrarlo e proporgli un ambizioso piano terroristico: dirottare dieci aerei di linea e schiantarli contro bersagli situati sulle due coste degli Stati Uniti.⁵¹⁹

KSM aveva maturato questa idea dalle ceneri dell'Operazione Bojinka. Murad, il pilota che avrebbe dovuto schiantarsi con un aereo carico di esplosivo contro la sede della CIA a Langley,

508 Lawrence Wright, *"The Looming Tower"* Capitolo X; CR pag. 62; La Repubblica, 21/09/2001.

509 Peter Lance, *"1000 Years For Revenge"*, Capitolo 31.

510 Dipartimento di Stato, relazione segreta del 16/07/2001.

511 Peter Lance, *"1000 Years For Revenge"*, Capitolo 26.

512 Yosri Fouda, *"Masterminds of terror"*, Capitolo 5.

513 Steve Coll, *"Ghost Wars"*, Capitolo 18.

514 Verbali di interrogatorio di Murad, gennaio 1995.

515 Confessione di KSM, agli atti del processo Moussaoui; CR pagg. 145-148.

516 CR pag. 148; Peter Lance, *"1000 Years For Revenge"*, Capitolo 28.

517 Sentenza d'appello contro Yousef, Murad e altri, USA 2003.

518 Confessione di KSM, agli atti del processo Moussaoui; CR pag. 148.

519 Confessione di KSM, agli atti del processo Moussaoui.

aveva conseguito la sua licenza di pilota in una scuola di volo statunitense così come altri piloti e istruttori di volo musulmani.⁵²⁰

Con l'arresto di Murad e di Yousef, KSM non aveva più né un pilota né la persona in grado di assemblare l'esplosivo; del resto, lavorare con grandi quantità di esplosivo esponeva a grossi rischi e non sempre i risultati erano quelli desiderati⁵²¹ (nel 1993 le Twin Towers erano rimaste in piedi).

A quel punto, perché non creare altri piloti come Murad, e utilizzare direttamente gli aerei di linea come armi?

Un piano del genere, però, richiedeva una gran quantità di denaro e un forte sostegno logistico: solamente Osama Bin Laden poteva mettere a disposizione risorse così ingenti.

Lo Sceicco, dopo aver ascoltato i progetti di KSM, gli chiese di unirsi ad Al Qaeda ufficialmente e di trasferirsi in Afghanistan con la propria famiglia.

KSM non poteva accettare: lui era legato ai mujahideen dell'Alleanza del Nord, comandati da Massud e in guerra contro i talebani del Mullah Omar, con il quale Bin Laden si era invece alleato.

L'incontro si risolse in un nulla di fatto e KSM tornò in Pakistan.⁵²²

Dalla fatwa del 1996 agli attentati del 1998.

Nell'agosto del 1996 Bin Laden diffuse quella che viene ritenuta la sua dichiarazione di guerra contro gli Stati Uniti: il *"Messaggio di Osama Bin Laden ai fratelli Musulmani nel mondo e in particolare a quelli della Penisola Arabica: proclamazione della jihad contro gli Americani che occupano la terra delle Due Moschee; cacciate via gli infedeli dalla Penisola Arabica"*.^{523 524}

Nel marzo del 1997, rispondendo a una specifica domanda di un giornalista della CNN, Osama Bin Laden chiarì che il suo proclama era diretto a colpire i soldati americani e non i civili.⁵²⁵

L'impegno a risparmiare i civili fu presto rimangiato: nel febbraio del 1998 lo Sceicco diffondeva un'altra fatwa, intitolata: *"Jihad contro gli ebrei e i crociati"*.⁵²⁶

Questa volta il testo del proclama spiegava che:

"... È compito di ogni Musulmano in qualsiasi paese di uccidere gli Americani e i loro alleati – sia che si tratti di civili che di militari – ovunque abbia la possibilità di farlo, allo scopo di liberare da essi la Moschea di al-Aqsa e la Sacra Mecca e per costringere i loro soldati ad abbandonare le terre dell'Islam, sconfitti e incapaci di minacciare qualsiasi Musulmano. Ciò in osservanza delle parole di Allah Onnipotente: 'combattetevi assieme gli fedeli così come loro vi combattono assieme... combatteteli finché non ci sarà più ribellione o repressione e prevarrà la giustizia e la fede in Allah'."^{527 528}

La minaccia fu ribadita nel maggio seguente, quando Bin Laden venne intervistato dal giornalista John Miller: *"Non faremo distinzioni tra militari e civili"*.⁵²⁹

Le parole dello Sceicco preannunciarono due sanguinosi attentati: il 7 agosto del 1998, poco dopo le 10:30 del mattino, due autocarri imbottiti di esplosivo ad alto potenziale esplosevano quasi contemporaneamente in prossimità dell'ambasciata statunitense a Nairobi (Kenya) e di

520 FBI, Interrogatorio di Murad dell'11/5/1995, pagg. 14-15 (Peter Lance, *"1000 Years For Revenge"*, Appendice).

521 CR pag. 153

522 CR pag. 149; Confessione di KSM, agli atti del processo Moussaoui.

523 Indictment USA v. Usama Bin Laden, New York, 98 Cr. 1023.

524 *"Bin Laden Edicts and Statements"*, PBS Frontline.

525 *"Bin Laden Edicts and Statements"*, PBS Frontline.

526 "Crociati", nel linguaggio della propaganda islamica, sta per "Cristiani".

527 Bin Laden, Fatwa del febbraio 1998.

528 *"Bin Laden Edicts and Statements"*, PBS Frontline; CR pag. 69.

529 PBS Frontline, intervista di John Miller a Bin Laden, maggio 1998.

quella a Dar es Salaam (Tanzania).

A Nairobi persero la vita 213 persone: 12 di esse erano americani, gli altri erano in gran parte civili locali; circa 5.000 persone rimasero ferite e l'ambasciata fu completamente distrutta. A Dar es Salaam l'esplosione provocò la morte di 11 persone, tutti tanzaniani, e una settantina di feriti.

Le prove contro Al-Qaeda erano schiacciati, nonostante il tentativo di depistare gli investigatori con una rivendicazione a opera del neoformato e sedicente "Islamic Army for the Liberation of the Holy Places".^{530 531 532}

La risposta degli Stati Uniti non si fece attendere.

La CIA aveva appreso che il 20 agosto Bin Laden aveva convocato una riunione dei vertici dei vari gruppi terroristici affiliati ad Al-Qaeda in un centro di addestramento nei pressi di Khost, in Afghanistan.

Navi da guerra americane lanciarono una settantina di missili da crociera Tomahawk contro gli accampamenti, uccidendo alcune decine di militanti di Al-Qaeda ma non Osama Bin Laden, che non era nell'accampamento al momento dell'attacco.

Un'altra dozzina di missili furono lanciati contro uno stabilimento chimico in Sudan.^{533 534 535}

Nel dicembre di quell'anno, Bin Laden ammise la propria responsabilità negli attentati contro le due ambasciate americane.⁵³⁶

Planes Operation.

Tra la fine del 1998 e i primi del 1999,⁵³⁷ KSM decise di accettare l'invito a entrare formalmente in Al-Qaeda e si trasferì a Kandahar, così come gli era stato chiesto da Bin Laden, il quale a sua volta diede il suo benestare al progetto di attaccare bersagli sul suolo americano utilizzando aerei di linea dirottati.⁵³⁸

L'operazione fu chiamata "Planes Operation".

Bin Laden segnalò alcuni nominativi di affiliati che avrebbero dovuto partecipare all'operazione: alcuni di loro, però, non avevano i requisiti per poter ottenere i visti di ingresso negli Stati Uniti.

KSM decise allora di dividere l'operazione in due parti: una prevedeva il dirottamento di aerei di linea negli Stati Uniti, con piloti suicidi addestrati nelle scuole di volo americane, da far schiantare contro obiettivi sul suolo americano; l'altra prevedeva l'esplosione in volo di un certo numero di aerei di linea americani in Asia.

Questa seconda parte del piano fu annullata per volere di Bin Laden, così KSM si concentrò sul piano originario.

Piloti e "muscle hijacker"⁵³⁹ furono individuati tra gli affiliati che provenivano da nazioni che gli Stati Uniti consideravano sicure: ciò avrebbe consentito di ottenere con facilità i visti di ingresso. A Mohamed Atta fu affidato il comando dell'operazione, con un elevato grado di autonomia allo scopo di ridurre al minimo la necessità di comunicazioni.

Fu preparato un elenco di potenziali bersagli, compresa una centrale nucleare, e infine fu Bin Laden in persona a scegliere quelli prioritari: le Twin Towers a New York; il Pentagono e il

⁵³⁰ MIPT, *Patterns of Global Terrorism*, 1998, pagg. 15-17; CR pagg. 69-70.

⁵³¹ "A biography of Osama Bin Laden", PBS Frontline; "Osama bin Laden, Chronology", PBS Frontline.

⁵³² Peter Lance, "1000 Years For Revenge", Capitolo 36.

⁵³³ "The Controversial U.S. Retaliatory Missile Strikes", PBS Frontline.

⁵³⁴ The New York Times, 21/08/1998.

⁵³⁵ Lawrence Wright, "The Looming Tower" Capitolo XVI; Steve Coll, "Ghost Wars", Capitolo 22.

⁵³⁶ "Bin Laden Edicts and Statements", PBS Frontline.

⁵³⁷ Secondo Yosri Fouda, "Masterminds of terror", Capitolo 5, ciò avvenne nel febbraio del 1998.

⁵³⁸ CR pagg. 149-150; Confessione di KSM, agli atti del processo Moussaoui.

⁵³⁹ "Muscle Hijacker" è il termine utilizzato per indicare i terroristi che avrebbero aiutato i piloti suicidi.

Campidoglio.⁵⁴⁰

Il 12 ottobre del 2000 alcuni kamikaze di Al-Qaeda fecero esplodere un barchino carico di esplosivo contro lo scafo della nave da guerra USS Cole, ancorata nel porto di Aden, uccidendo 17 marinai americani.⁵⁴¹

Gli attacchi alle ambasciate del 1998 e l'attacco all'USS Cole del 2000 avevano indotto il governo americano a valutare diverse opzioni per eliminare la minaccia rappresentata da Osama Bin Laden, da quelle diplomatiche per indurre i Talebani a consegnare lo Sceicco, a quelle militari.

Il governo americano tentò a più riprese, per il tramite dell'ambasciata statunitense in Pakistan, di convincere i talebani a consegnare o espellere Bin Laden, senza successo: il Mullah Omar e i suoi collaboratori negavano il coinvolgimento dello Sceicco in attentati terroristici o sostenevano che le regole di ospitalità islamiche non consentivano di espellerlo o di consegnarlo.

Nel frattempo, la CIA aveva iniziato a preparare il terreno per raggiungere un accordo di collaborazione con Massud, il leader dell'Alleanza del Nord in guerra contro il regime talebano. Il piano della CIA era quello di appoggiare Massud – con finanziamenti ed equipaggiamenti militari – per consentirgli di sconfiggere i talebani e impiantare un governo amico degli Stati Uniti.

Massud aveva assicurato alla CIA la propria disponibilità, ma il piano non era stato ancora autorizzato dal governo americano.^{542 543 544}

La "Planes Operation" procedette senza intoppi: negli Stati Uniti, Atta mise assieme i quattro team, ciascuno composto da un pilota e quattro "muscle hijacker". Uno solo dei 20 terroristi non riuscì a entrare negli Stati Uniti e pertanto uno dei team avrebbe avuto un uomo in meno.

Al-Qaeda non lesinò il denaro occorrente a finanziare l'operazione: un totale di oltre 400.000 dollari furono messi a disposizione di Atta e dei suoi complici, attraverso rimesse dirette o con l'intervento di intermediari.⁵⁴⁵

I contatti tra Atta e KSM erano assicurati da Ramzi Binalshibh, uno yemenita residente ad Amburgo, in Germania, la stessa città nella quale erano stati reclutati tre dei quattro piloti suicidi.⁵⁴⁶

Nel luglio del 2001, fu deciso di far preparare un quinto pilota: Zacarias Moussaoui, un cittadino francese di origini marocchine, affiliato ad Al-Qaeda⁵⁴⁷.

Zacarias Moussaoui avrebbe potuto sostituire uno dei piloti designati, Ziad Jarrah, che stava pensando di ritirarsi dall'operazione, o avrebbe potuto essere utilizzato per formare un quinto team o per partecipare a una seconda ondata di attacchi.⁵⁴⁸

Il 17 agosto del 2001, Moussaoui fu arrestato negli Stati Uniti, mentre frequentava un corso di pilotaggio in una scuola di volo del Minnesota, con l'accusa di aver violato le norme sull'immigrazione.⁵⁴⁹

Il 29 agosto del 2001 Atta comunicò a Binalshibh la data pianificata per l'attacco, con un indovinello: "*Due bastoncini, una sbarretta e una torta con un bastoncino*". 11-9, ossia 11

540 CR pagg. 153 e ss.; Confessione di KSM, agli atti del processo Moussaoui.

541 MIPT, *Patterns of Global Terrorism*, 2000, pagg. 66-67; CR pagg. 190 e ss.

542 Dipartimento di Stato, relazione segreta del 16/07/2001.

543 CR pagg. 193-197.

544 Steve Coll, "*Ghost Wars*", Capitoli 28 e 29.

545 "*Monograph of terrorist financing*", 2004, pagg. 131 e ss.

546 CR pag. 161, 227, 243 e 246; Confessione di KSM, agli atti del processo Moussaoui.

547 Processo Moussaoui, Indictment.

548 CR pag. 246.

549 CR pag. 273.

settembre.^{550 551}

Osama Bin Laden fu informato della data.

Lo Sceicco prevedeva che gli attentati avrebbero provocato una durissima reazione americana e istruì i suoi collaboratori più stretti che si trovavano all'estero di far rientro in Afghanistan entro il 10 settembre.⁵⁵²

Bin Laden aveva fiducia nel fatto che l'Afghanistan rappresentava un rifugio sicuro per sé e i suoi uomini e che gli americani non sarebbero stati disposti a perdere decine di migliaia di soldati per invadere il paese, com'era accaduto ai sovietici.

D'altro canto, missili e bombardamenti avevano già dimostrato la loro inefficacia e sin dall'attentato contro la nave militare USS Cole in Yemen, lo Sceicco aveva spostato uomini e campi in località meno esposte agli attacchi.⁵⁵³

I talebani del Mullah Omar godevano dell'appoggio dell'ISI (i servizi segreti pakistani) e non gli avrebbero voltato le spalle.

L'unico punto debole era rappresentato da Massud, il leader dell'Alleanza del Nord che si opponeva al regime talebano dalle regioni settentrionali dell'Afghanistan.

Se i mujahideen di Massud fossero stati appoggiati militarmente dagli americani, avrebbero potuto sconfiggere i talebani e prendere il controllo del paese, aprendo così la strada agli americani.

Il 9 settembre del 2001, Massud ricevette nel suo accampamento la visita di due giornalisti arabi (un reporter e un cameraman) che volevano intervistarlo.

Le credenziali dei due erano state attentamente verificate: venivano dal Marocco, avevano passaporti rilasciati in Belgio, portavano una lettera di presentazione di un ente islamico operante a Londra ed erano raccomandati da un contatto egiziano.

Nel momento in cui l'intervista ebbe inizio, il cameraman fece esplodere un ordigno che aveva tenuto ben nascosto (forse all'interno della telecamera), uccidendo quasi istantaneamente Massud.⁵⁵⁴

La mattina dell'11 settembre del 2001, i voli American Airlines 11 e United Airlines 175 si schiantavano contro le Twin Towers a New York, seguiti dal volo American Airlines 77 che colpiva il Pentagono a Washington. Un quarto velivolo, United Airlines 93, precipitava su una campagna nei pressi di Shanksville durante il tentativo – sventato dai passeggeri – di colpire il Campidoglio, dove erano riunite le due camere del Congresso, il Parlamento americano.

Il collasso delle Twin Towers portò il conto delle vittime a poco meno di 3.000 persone.

Al-Qaeda aveva compiuto il più terribile e sanguinoso attentato di tutti i tempi e Khalid Sheikh Mohammed poteva vantarsi di aver realizzato un'idea nata otto anni prima, quando suo nipote Ramzi Yousef aveva cercato di distruggere le Twin Towers con un furgone carico di esplosivo.

La reazione internazionale.

La reazione americana e internazionale a quegli attacchi fu estremamente dura, né poteva essere altrimenti, tenuto conto delle devastazioni e delle vittime provocate.

L'Afghanistan fu attaccato da una coalizione internazionale guidata dagli Stati Uniti che si appoggiò soprattutto ai ribelli dell'Alleanza del Nord e a Hamid Karzai, leader di alcune fazioni dei mujahideen, alleato di Massud e in buoni rapporti con la CIA.⁵⁵⁵

550 Yosri Fouda, *Masterminds of terror*, Capitolo 7.

551 Peter Lance, *1000 Years For Revenge*, Capitolo 39.

552 La Repubblica, 05/10/2001 (testo del documento del governo inglese sulla responsabilità di Osama Bin Laden).

553 CR pag. 191.

554 Steve Coll, *Ghost Wars*, Capitolo 32.

555 Steve Coll, *Ghost Wars*, Capitoli 32-33.

Nel dicembre del 2001 i talebani erano stati sconfitti e costretti ad abbandonare Kabul: l'Afghanistan passò sotto il controllo di un governo di transizione guidato da Karzai.

Il Pakistan si alleò agli Stati Uniti nella guerra contro Al-Qaeda e il terrorismo fondamentalista islamico.

In Europa e in molti altri paesi nel mondo si susseguirono operazioni antiterrorismo che portarono allo smantellamento delle reti di finanziamento di Al-Qaeda e al congelamento di beni e fondi per centinaia di milioni di dollari.^{556 557 558}

Osama Bin Laden, Ayman Al-Zawahiri e il Mullah Omar riuscirono a far perdere le proprie tracce prima che le ultime roccaforti dei talebani fossero espugnate (Bin Laden è stato ucciso dalle forze speciali americane nel 2011, il Mullah Omar è morto di tubercolosi nel 2013, Al-Zawahiri è morto nel 2020 per cause naturali ma la sua morte non è stata confermata).

Khalid Sheikh Mohammed, Ramzi Binalshibh e altri affiliati che avevano partecipato all'organizzazione degli attacchi furono invece catturati nei due anni successivi e consegnati ai servizi di contro-terrorismo americani.

Al-Qaeda era stata duramente colpita dalla reazione internazionale ma non era stata annientata. Soprattutto, il successo degli attacchi dell'11 settembre e i conseguenti avvenimenti diedero nuova linfa al fanatismo dei gruppi fondamentalisti islamici che si riconoscevano in Al-Qaeda o nei principi della jihad sanciti dall'ala dura della Fratellanza Musulmana. Lo dimostrano l'incremento nella produzione di video propagandistici di As-Sahab (la casa di produzione mediatica di Al-Qaeda), passati dai 6 video del 2002 ai 97 del 2007⁵⁵⁹, e il gran numero di attentati eseguiti nello stesso periodo, di cui riportiamo un sintetico elenco nelle pagine successive. L'elenco si ferma al 2007 perché negli anni successivi si è andata affermando una nuova realtà terroristica, l'ISI, poi ISIS, che non si riconosce in Al-Qaeda e l'ha progressivamente sostituita nello scenario internazionale. Nel momento in cui vengono scritte queste righe (settembre 2021), Al-Qaeda risulta notevolmente marginalizzata e l'ISIS è impegnata soprattutto nella guerriglia in Iraq e in Siria, mentre i Talebani hanno ripreso il pieno controllo dell'Afghanistan.

556 The Christian Science Monitor, 30/10/2007; BBC News, 29/08/2002.

557 Roland Jacquard, *Les Archives Secretes d'Al-Qaeda*, Capitolo "Aggiornamenti".

558 MIPT, *Patterns of Global Terrorism*, 2000, pagg. V-XIV.

559 The Washington Post, 24/06/2008; The Layalina Review, 25/05/2007.

Principali attentati e attività terroristiche connessi ad Al-Qaeda.

Dal dicembre 2001 al dicembre 2007.

Volo American Airlines 63 – 22 dicembre 2001.

Richard Colvin Reid, un cittadino inglese di fede islamica, affiliato ad Al-Qaeda e addestrato in Afghanistan, sale a bordo del volo American Airlines in partenza da Parigi e diretto negli Stati Uniti. Durante il volo, l'uomo tenta di innescare due ordigni esplosivi nascosti nelle scarpe, ma passeggeri e assistenti di volo riescono a bloccarlo e a immobilizzarlo. Khalid Sheikh Mohammed (KSM) si dichiarerà responsabile di questa operazione terroristica.

Rapimento di Daniel Pearl – 23 gennaio 2002.

Il 23 gennaio del 2002, a Karachi (Pakistan), viene rapito Daniel Pearl, giornalista del Wall Street Journal, che indaga sui collegamenti tra Pearl e Al-Qaeda. Il giornalista viene decapitato da KSM in persona.^{560 561 562 563}

Tunisia – 11 aprile 2002.

Un attentatore suicida fa esplodere un'autocisterna piena di propano contro una sinagoga a Djerba. Muoiono 16 persone, di cui 11 cittadini tedeschi. L'attacco è rivendicato dalla "Islamic Army for the Liberation of the Holy Sites", sigla paravento già utilizzata da Al-Qaeda per rivendicare gli attacchi contro le ambasciate americane nel 1998.⁵⁶⁴

Indonesia – 12 ottobre 2002.

Ordigni esplosivi detonano in due locali notturni di Bali, frequentati da numerosi turisti. L'attentato uccide 202 persone tra le quali 85 cittadini australiani. Contemporaneamente, un altro ordigno esplode nei pressi di un ufficio del consolato americano, senza fare vittime.⁵⁶⁵

Russia – 23 ottobre 2002.

Una quarantina di terroristi ceceni irrompono, in un teatro di Mosca, prendono in ostaggio oltre 800 persone e minacciano di far saltare in aria l'edificio. Dopo tre giorni di trattative, durante i quali i terroristi uccidono un poliziotto e cinque ostaggi, le forze speciali russe assaltano il teatro, dopo aver immesso nel sistema di areazione un gas anestetico che ha lo scopo di impedire che i sequestratori azionino i detonatori. Nel corso dell'assalto tutti i terroristi vengono uccisi, ma perdono la vita anche 124 ostaggi per effetto del gas. L'attentato viene attribuito a tre gruppi di ribelli fondamentalisti ceceni, almeno uno dei quali risulta collegato ad Al-Qaeda.⁵⁶⁶

⁵⁶⁰ Reid Indictment; Reid Sentencing Memo.

⁵⁶¹ Dichiarazioni di KSM al Tribunale Militare in Guantanamo, 10/03/2007.

⁵⁶² MIPT, *Patterns of Global Terrorism*, 2001, pag. 13.

⁵⁶³ Yosri Fouda, "Masterminds of terror", Capitolo 3; CNN, 07/01/2002.

⁵⁶⁴ ACFEI, "Timeline of Terrorism"; MIPT, *Patterns of Global Terrorism*, 2002, pagg. 61-62 e 110.

⁵⁶⁵ ACFEI, "Timeline of Terrorism"; MIPT, *Patterns of Global Terrorism*, 2002, pagg. 14, 16-18.

⁵⁶⁶ MIPT, *Patterns of Global Terrorism*, 2002, pagg. 94-95 e 136.



© AP
Il rinvenimento di uno dei sistemi SA-7 nei pressi dell'aeroporto di Mombasa. Fonte: MIPT.

Kenya – 28 novembre 2002.

Un'autobomba devasta un albergo a Mombasa, frequentato da turisti israeliani, uccidendo dodici kenyoti e tre israeliani.

Nella stessa giornata, terroristi armati di sistemi antiaerei spalleggiabili SA-7 "Strela" lanciano due missili contro un aereo di linea decollato dall'aeroporto di Mombasa e diretto in Israele.

I due missili mancano il bersaglio. Al-Qaeda rivendica gli attentati.⁵⁶⁷

Invasione dell'Iraq – 20 marzo 2003.

Guerriglia in Afghanistan.

Le forze armate degli Stati Uniti e dell'Inghilterra, appoggiate da piccoli contingenti provenienti da altre Nazioni, invadono l'Iraq. Il 9 aprile successivo, Baghdad viene conquistata.

Il regime dittatoriale di Saddam Hussein (catturato il 13 dicembre di quell'anno e giustiziato nel 2006) viene sostituito da un sistema di governo democratico.

Gruppi di guerriglieri e terroristi – parte dei quali finanziati e organizzati da Al-Qaeda – si oppongono al nuovo governo e alle forze militari della coalizione.

Le diverse fazioni religiose presenti nel Paese si scontrano in una lunga serie di sanguinosi attentati.

Le vittime della guerriglia, degli attentati terroristici e delle operazioni militari si contano a decine di migliaia.⁵⁶⁸

Anche in Afghanistan le forze militari della coalizione internazionale (guidata dagli Stati Uniti e dalla NATO) e il nuovo governo devono confrontarsi con la guerriglia e gli attentati terroristici posti in essere dai talebani e dai combattenti affiliati ad Al-Qaeda.⁵⁶⁹

Arabia Saudita – 12 maggio 2003.

Attentatori suicidi a bordo di autovetture cariche di esplosivo colpiscono tre complessi residenziali in Ryadh uccidendo una ventina di persone, tra cui sette cittadini americani.

L'attacco viene attribuito ad Al-Qaeda.⁵⁷⁰

Marocco – 16 maggio 2003.

Una serie coordinata di attentati suicidi colpisce ristoranti, alberghi e un centro culturale ebraico a Casablanca, provocando complessivamente 42 vittime.

Gli attacchi sono attribuiti a un gruppo fondamentalista legato ad Al-Qaeda.^{571 572}

Iraq – 19 agosto 2003.

Un camion carico di esplosivi viene fatto detonare in prossimità degli uffici delle Nazioni Unite a Baghdad, provocando la morte di 23 persone. La responsabilità dell'attacco è attribuita alle "Brigate Al-Masr", branca di Al-Qaeda in Iraq.⁵⁷³

⁵⁶⁷ ACFEI, "Timeline of Terrorism"; MIPT, Patterns of Global Terrorism, 2002, pagg. 5 e 120.

⁵⁶⁸ BBC News, "Iraq Timeline".

⁵⁶⁹ BBC News, "Afghanistan Timeline"

⁵⁷⁰ MIPT, Patterns of Global Terrorism, 2003, pagg. 67, 104 e 132.

⁵⁷¹ MIPT, Patterns of Global Terrorism, 2003, pag. 65.

⁵⁷² Washington Post, 24/07/2005.

⁵⁷³ ACFEI, "Timeline of Terrorism"; MIPT, Patterns of Global Terrorism, 2003, pagg. 109 e 169.

Arabia Saudita – 9 novembre 2003.

Un attentato esplosivo contro un complesso residenziale di Ryadh uccide 17 persone. L'attacco è attribuito ad Al-Qaeda.⁵⁷⁴

Iraq – 12 novembre 2003.

Un'autocisterna carica di esplosivo condotta da attentatori suicidi sfonda le protezioni esterne della palazzina che ospita un reparto di Carabinieri della missione militare italiana a Nassirya, in Iraq, ed esplose causando la morte di 17 militari e due civili, tutti italiani.

Uno dei complici degli attentatori, catturato dalle forze della coalizione, confessa che il mandante è Abu Musab Al-Zarqawi, responsabile delle operazioni di Al-Qaeda in Iraq.⁵⁷⁵

Turchia – 15 e 20 novembre 2003.

Il 15 novembre due attentati suicidi colpiscono due sinagoghe a Istanbul.

Cinque giorni dopo altre due esplosioni colpiscono il consolato e una banca inglesi, sempre a Istanbul.

Il bilancio complessivo delle due serie di attentati è di 62 vittime, tra le quali il console generale d'Inghilterra.

Un complice degli attentatori, arrestato dalla polizia turca, confessa che gli attacchi sono stati finanziati da Al-Qaeda con 150.000 dollari.⁵⁷⁶

Filippine – 27 febbraio 2004.

Un ordigno esplosivo collocato da terroristi di un gruppo affiliato ad Al-Qaeda provoca l'incendio e l'affondamento di un traghetto salpato da Manila con 900 persone a bordo. Le vittime sono 116. Inizialmente le autorità non avevano dato credito alla rivendicazione e avevano attribuito la tragedia a un incidente.^{577 578}

Spagna – 11 marzo 2004.

Intorno alle 7:40 del mattino, 10 ordigni piazzati su 4 treni pieni di passeggeri nell'area ferroviaria di Madrid, esplodono causando un totale di 191 vittime.

Altri ordigni inesplosi vengono neutralizzati dagli artificieri.

Al-Qaeda rivendica gli attentati.

Il 3 aprile successivo, nel corso di un'irruzione della polizia spagnola in un covo di terroristi sospettati di aver preso parte agli attentati, questi si fanno saltare in aria: muoiono quattro terroristi e un agente delle forze speciali spagnole.

Le indagini portano all'arresto e all'incriminazione di decine di terroristi appartenenti a un gruppo fondamentalista islamico che ha agito eseguendo le disposizioni impartite da Mustafa Setmariam Nasar, un leader di Al-Qaeda, successivamente catturato in Pakistan e consegnato alla CIA.

In conseguenza degli attentati di Madrid, l'opposizione di centro-sinistra vince le elezioni del 2004 e il nuovo governo dispone il ritiro del contingente militare spagnolo impegnato in Iraq a

574 MIPT, Patterns of Global Terrorism, 2003, pagg. 67 e 132.

575 La Repubblica, 23/06/2005; MIPT, Patterns of Global Terrorism, 2003, pag. 89.

576 MIPT, Patterns of Global Terrorism, 2003, pagg. 55-56; Associated Press, 21/12/2003.

577 Time, 23/08/2004; BBC News, 11/10/2004.

578 US DOS, Country Reports 2004, pagg. 38 e 94.



fianco delle forze anglo-americane.^{579 580}

Russia – 1° settembre 2004.

Un gruppo di una trentina terroristi ceceni fa irruzione in una scuola di Beslan in Russia e prende in ostaggio un migliaio di persone, in gran parte bambini, minacciando di far detonare una serie di cariche esplosive piazzate nell'edificio.

Il 3 settembre, in conseguenza della detonazione (probabilmente accidentale) di una delle cariche esplosive, si arriva allo scontro tra le forze di polizia che assediano la scuola e i terroristi. Al termine di un intenso conflitto a fuoco, si contano 344 vittime civili, metà delle quali sono bambini, oltre a 10 agenti delle forze di polizia e a quasi tutti i terroristi (uno solo viene catturato).

L'azione terroristica è attribuita a un gruppo di indipendentisti islamici ceceni, ma vi sono indizi di collegamenti con Al-Qaeda.^{581 582}

Egitto – 7 ottobre 2004.

Attentati esplosivi simultanei contro siti turistici a Taba e Nuweiba, uccidono non meno di 34 persone, in gran parte turisti israeliani.

Gli attacchi sono rivendicati da Al-Qaeda.⁵⁸³

Inghilterra – 7 luglio 2005.

Attorno alle 9 del mattino, quattro terroristi suicidi si fanno esplodere su tre vetture della metropolitana e su un autobus, a Londra, provocando 52 vittime.

Gli attentatori sono cittadini inglesi di fede islamica, tre di loro sono originari del Pakistan.

Al-Qaeda rivendica gli attentati e diffonde un video che mostra il proclama di uno dei terroristi suicidi e spiega che due di loro sono stati preparati nei suoi campi di addestramento.^{584 585 586}

Nelle immagini sotto: la rivendicazione di Al-Qaeda e il momento in cui i quattro attentatori entrano nella metropolitana londinese.



Il 21 luglio successivo, un altro gruppo di terroristi islamici tenta di emulare gli attacchi piazzando alcuni ordigni artigianali nella metropolitana e su un bus ma gli esplosivi non funzionano bene e non ci sono vittime. Le indagini successive, nel corso delle quali vengono arrestati autori e complici degli attentati, portano a escludere connessioni con gli attacchi del 7 luglio.⁵⁸⁷

579 BBC News, "Madrid Train Attacks", 14/02/2007; Times, 15/02/2007.

580 US DOS, Country Reports 2004, pagg. 52-54.

581 ISIM REVIEW 15/2005; The Guardian, 27/09/2004.

582 NCTC Chronology 2004, pag. 49; US DOS, Country Reports 2004, pag. 52.

583 NCTC Chronology 2004, pag. 58; US DOS, Country Reports 2004, pag. 57 e 60.

584 Rapporto Ufficiale al Parlamento Inglese, 2006.

585 US DOS, Country Reports 2005, pagg. 84-85.

586 Associated Press, 08/07/2006.

587 US DOS, Country Reports 2005, pag. 123; ACFEI, "Timeline of Terrorism".

Egitto – 23 luglio 2005.

Due autobomba e un ordigno esplodono in prossimità di un albergo e di due zone affollate di turisti a Sharm El-Sheikh, provocando la morte di almeno 67 persone. La polizia egiziana attribuisce l'attentato a un gruppo di terroristi islamici locali senza connessioni con gruppi esterni. Esistono però indicazioni che negli attacchi potrebbe essere stata coinvolta anche Al-Qaeda.⁵⁸⁸

Indonesia – 1° ottobre 2005.

Tre attentati suicidi a Bali uccidono 20 persone tra cui sei cittadini americani. Il gruppo islamico responsabile della strage è collegato ad Al-Qaeda.⁵⁸⁹

India – 29 ottobre 2005.

Una serie di esplosioni, su un bus e in altri luoghi affollati, uccide una sessantina di persone a New Delhi. Gli attentati sono attribuiti a gruppi terroristici del Kashmir, collegati ad Al-Qaeda.⁵⁹⁰

Giordania – 9 novembre 2005.

Tre attentati esplosivi colpiscono altrettanti alberghi ad Amman, provocando la morte di 63 persone. Gli attacchi sono attribuiti a una cellula terroristica che risponde direttamente al terrorista giordano Al-Zarqawi, leader di Al-Qaeda in Iraq.⁵⁹¹

India – 7 marzo 2006.

Tre attentati esplosivi colpiscono due edifici, un treno e una stazione ferroviaria a Varanasi. Una quindicina di persone restano uccise. La responsabilità è attribuita a un gruppo terroristico connesso ad Al-Qaeda.⁵⁹²

Egitto – 24 aprile 2006.

Tre attentatori suicidi si fanno esplodere nei pressi di tre punti affollati da turisti a Dahab, causando la morte di una ventina di persone, quasi tutte egiziane. L'attacco sembra avere lo scopo (come quelli precedenti a Sharm El-Sheikh) di colpire le attività turistiche egiziane. La responsabilità viene attribuita a un gruppo terroristico ispirato ad Al-Qaeda ma le autorità egiziane escludono connessioni.^{593 594}

Mumbai, India – 11 luglio 2006.

Intorno alle 18:30 sette ordigni esplodono su altrettanti treni pieni di viaggiatori, a Mumbai. Le vittime sono 209 tra cui alcuni bambini. Un ottavo ordigno viene disinnescato. Le autorità indiane attribuiscono la responsabilità allo stesso gruppo terroristico responsabile degli attacchi di quattro mesi prima a Varanasi.^{595 596}

588 US DOS, Country Reports 2005, pagg. 129 e 219; MIPT Timeline, 23/07/2005.

589 US DOS, Country Reports 2005, pagg. 60, 69-70, 202-203.

590 US DOS, Country Reports 2005, pag. 150.

591 US DOS, Country Reports 2005, pagg. 136-137.

592 NCTC Report on Terrorist Incidents, 2006, pagg. 79 e 207-208.

593 NCTC Report on Terrorist Incidents, 2006, pagg. 50-51.

594 US DOS, Country Reports 2006, pagg. 91-92 e 97.

595 NCTC Report on Terrorist Incidents, 2006, pag. 83.

596 US DOS, Country Reports 2006, pag. 17.

Inghilterra – 9 agosto 2006.

La polizia inglese arresta una ventina di fondamentalisti islamici che stanno progettando la distruzione in volo di alcuni aerei di linea di compagnie aeree americane, lungo la tratta Inghilterra – Stati Uniti.

A questo scopo, il gruppo aveva messo a punto un esplosivo liquido, ottenuto miscelando sostanze facilmente reperibili sul mercato.

Gli investigatori sottolineano che il gruppo ha collegamenti con Al-Qaeda.⁵⁹⁷

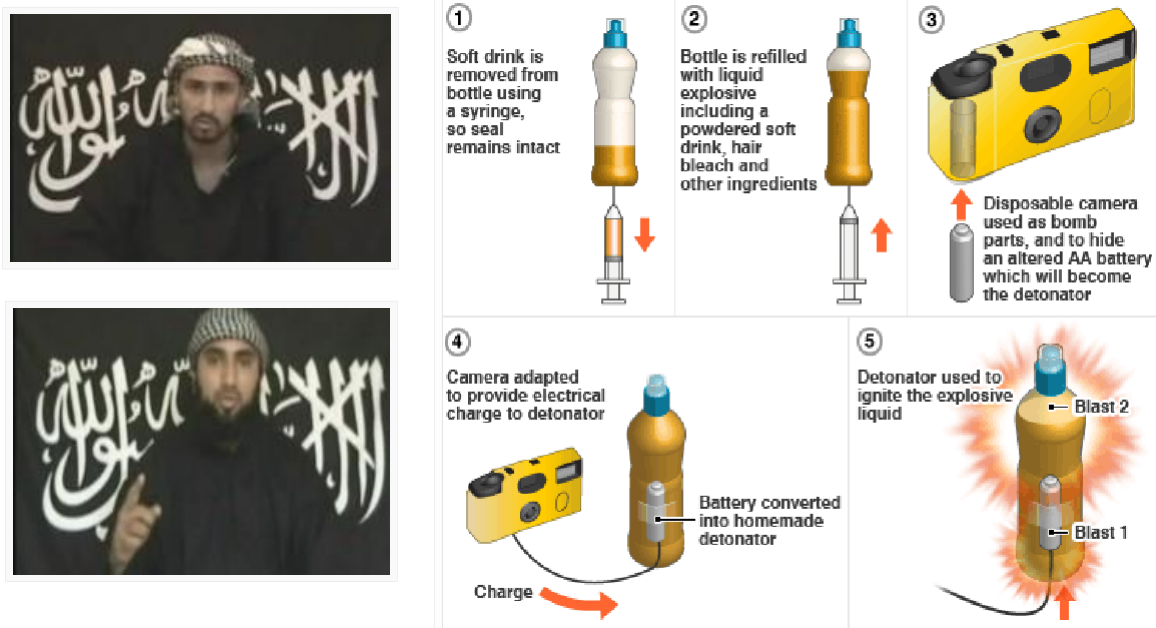
Dopo i numerosi arresti iniziali, la polizia incontra notevoli difficoltà a incriminare i sospetti, in quanto viene obiettato che la "ricetta" dell'esplosivo liquido adoperata dai terroristi, che comprende persino una bevanda commerciale, è del tutto inefficace.⁵⁹⁸

In realtà le successive indagini hanno consentito di accertare che il tipo di esplosivo liquido studiato dagli attentatori, basato su perossido di idrogeno (la comune acqua ossigenata) concentrato, è efficiente e può essere fatto detonare a bordo di un aereo senza necessità di effettuare complesse operazioni.

Gli attentatori avevano già realizzato persino i video di rivendicazione, nei quali fanno esplicito riferimento ad Al-Qaeda, e individuato esattamente i voli da distruggere: tre della United Airlines; uno dell'Air Canada; due dell'American Airlines.

Otto delle persone arrestate verranno processate ma solamente tre condannate.

I collegamenti con Al-Qaeda vengono confermati.^{599 600}



Nelle immagini, sopra: due dei video in cui gli attentatori proclamano il proprio martirio e uno schema che mostra la tecnica utilizzata per preparare gli ordigni (Fonte: BBC News).

597 CNN, 10/08/2006.

598 The Register, 17/08/2006.

599 BBC News, 03/04/2008; BBC News, 04/04/2008; BBC News 09/09/2008.

600 The Register, 10/09/2008.

Iraq – 7 giugno 2006.

Un raid aereo americano uccide Abu Musab Al-Zarqawi, leader di Al-Qaeda in Iraq e responsabile di numerosi attentati.⁶⁰¹

India – 18 febbraio 2007.

Due ordigni esplodono su un treno a Panipat, uccidendo 68 persone, quasi tutti pakistani. L'attentato è attribuito a terroristi islamici.⁶⁰²

Algeria – 11 aprile 2007.

Due attentati suicidi contro edifici governativi ad Algeri uccidono 33 persone. Gli attacchi sono rivendicati da Al-Qaeda.⁶⁰³

Inghilterra – 29/30 giugno 2007.

Il 29 giugno, la polizia londinese scopre e disinnescava due autobomba parcheggiate nelle vicinanze di Piccadilly Circus.⁶⁰⁴

Il giorno successivo, due attentatori suicidi a bordo di un fuoristrada carico di benzina e bombole di gas, tentano di colpire l'aeroporto di Glasgow.⁶⁰⁵

L'attentato fallisce, i due vengono arrestati (uno morirà in ospedale a causa delle ustioni riportate).

Gli investigatori eseguono numerosi arresti in Inghilterra e all'estero.

I due esecutori e alcuni complici sono islamici, residenti in Inghilterra dove lavorano in qualità di medici in alcuni ospedali.

Fonti giornalistiche riportano che un esponente di Al-Qaeda, nei mesi precedenti, aveva detto a un sacerdote inglese in visita a Baghdad: "Quelli che vi curano sono quelli che vi uccideranno".⁶⁰⁶

India – 25 agosto 2007.

Terroristi islamici fanno esplodere due ordigni a Hyderabad provocando la morte di 43 persone. Altri 19 ordigni vengono disinnescati dalle forze di polizia.⁶⁰⁷

Pakistan – 4 settembre 2007.

Due attentatori suicidi si fanno esplodere a Rawalpindi, causando la morte di 25 persone.⁶⁰⁸

Algeria – 6 settembre 2007.

Un attentatore suicida si cela tra una folla di persone che attende la visita del presidente algerino Bouteflika a Batna. Nel momento in cui alcuni agenti di polizia – insospettiti – si avvicinano per controllarlo, l'uomo si fa esplodere uccidendo 20 persone.

L'attentato è rivendicato da Al-Qaeda.⁶⁰⁹

Algeria – 8 settembre 2007.

Un attentatore suicida fa esplodere un camion riempito di esplosivo contro una base militare a Dellys, uccidendo 37 persone.

L'attentato è rivendicato da Al-Qaeda.⁶¹⁰

601 DOD, 15/06/2006; Guardian, 08/06/2006; CNN 27/12/2004.

602 NCTC Report on Terrorism, 2007, pag. 45; US DOS, Country Reports 2007, pag. 135.

603 NCTC Report on Terrorism, 2007, pag. 55; BBC News 12/04/2007.

604 Reuters, 30/06/2007.

605 BBC News, 30/06/2007.

606 National Nine News, 04/07/2007; BBC News, 06/08/2007.

607 NCTC Report on Terrorism, 2007, pag. 81.

608 NCTC Report on Terrorism, 2007, pag. 82.

609 NCTC Report on Terrorism, 2007, pag. 83; Reuters, 09/09/2007.

610 NCTC Report on Terrorism, 2007, pag. 83; Reuters, 09/09/2007.

Pakistan – 18 ottobre 2007.

Due ordigni esplodono a Karachi, in prossimità del corteo che festeggia il ritorno in Pakistan di Benazir Bhutto, leader dell'opposizione.

Oltre 140 persone perdono la vita nell'attentato, attribuito ad Al-Qaeda.

La Bhutto resta illesa.^{611 612}

Algeria – 11 dicembre 2007.

Due attentati suicidi colpiscono un edificio giudiziario e il quartier generale dell'ONU ad Algeri, provocando la morte di 42 persone.

L'attacco è rivendicato da Al-Qaeda.⁶¹³

Pakistan – 21 dicembre 2007.

Un attentatore suicida si fa esplodere in una moschea a Charsadda, uccidendo 72 persone.⁶¹⁴

Pakistan – 23 dicembre 2007.

Un attentatore suicida fa esplodere un'autobomba contro un convoglio militare a Mingora, uccidendo 13 persone, per la maggior parte civili e bambini.

L'attacco è rivendicato da un gruppo talebano.⁶¹⁵

Pakistan – 27 dicembre 2007.

Un attentatore suicida apre il fuoco contro il leader dell'opposizione Benazir Bhutto e subito dopo si fa saltare in aria.

La Bhutto resta uccisa, assieme a una ventina di persone.

L'attentato è attribuito ad Al-Qaeda, anche sulla base di un'intercettazione telefonica tra due esponenti dell'organizzazione terroristica.^{616 617}

611 NCTC Report on Terrorism, 2007, pag. 88; US DOS, Country Reports 2007, pag. 298.

612 ACFEI, "Timeline of Terrorism".

613 NCTC Report on Terrorism, 2007, pag. 93.

614 NCTC Report on Terrorism, 2007, pag. 94.

615 NCTC Report on Terrorism, 2007, pag. 95.

616 NCTC Report on Terrorism, 2007, pag. 95; US DOS, Country Reports 2007, pag. 139.

617 BBC News, 28/12/2007; CNN 28/12/2007.

LE DOMANDE

Perché l'intelligence americana non è riuscita a prevenire gli attentati?

In altre sezioni di questo documento abbiamo sottolineato che nel momento in cui i diciannove terroristi suicidi erano saliti a bordo degli aerei pronti al decollo dalle piste aeroportuali americane, più nulla avrebbe potuto evitare che si consumasse la tragedia dell'11 settembre; persino nel caso in cui il sistema di controllo aereo civile e la difesa aerea militare fossero riusciti a intercettare e ad abbattere qualcuno dei quattro aerei o tutti, avremmo avuto un diverso – e non è detto inferiore – bilancio di sangue e distruzioni ma non avremmo scongiurato un epilogo funesto.

È quindi evidente che il fondamentale ruolo di prevenire l'azione terroristica spettava ai servizi di intelligence e ai sistemi di sicurezza nazionali e internazionali ed è altrettanto evidente che l'interrogativo più importante è: perché fallirono?

La "Comunità di Intelligence" americana.⁶¹⁸

Con il termine di "Comunità di Intelligence" si intende il complesso dei servizi che operano nella raccolta e gestione di informazioni allo scopo di tutelare la sicurezza interna di una nazione e di tutelarne gli interessi a livello internazionale.

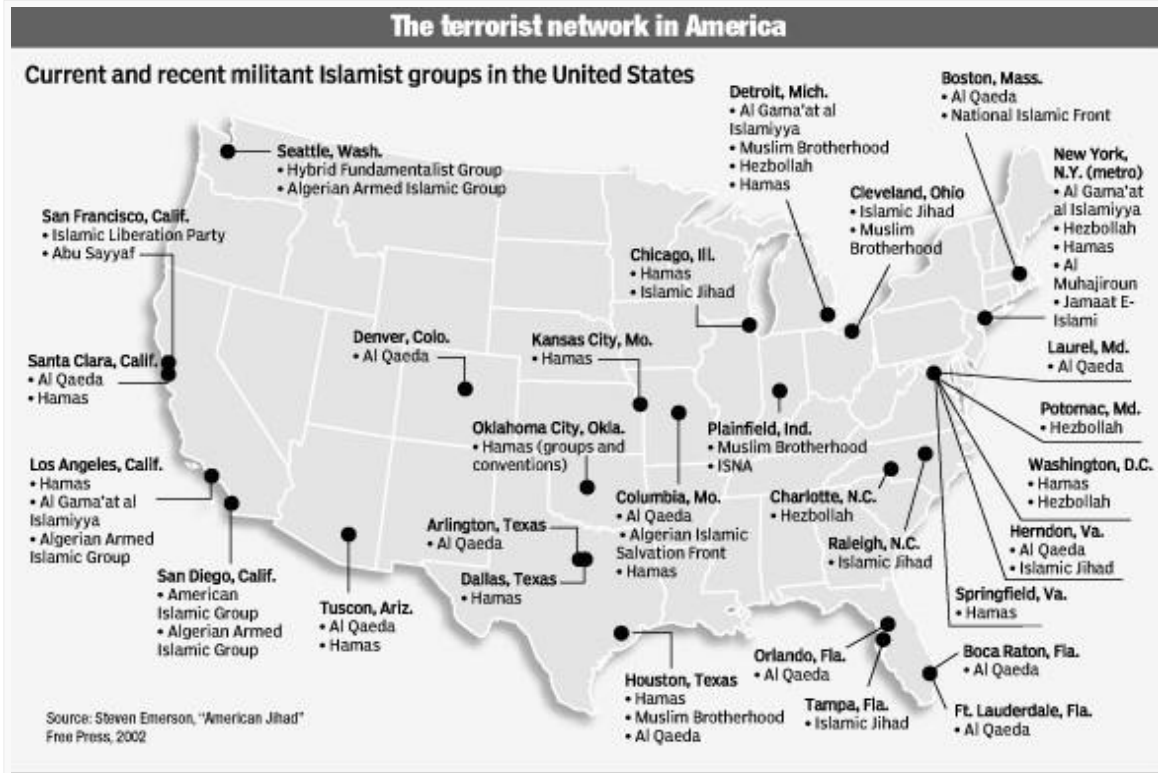
Con riguardo al terrorismo e ai fatti dell'11 settembre, e alla situazione esistente nel 2001, gli enti maggiormente interessati sono:

- **FBI**, Federal Bureau of Investigation. È un corpo di polizia investigativa, che ha competenze in materia di contro-terrorismo, contro-spionaggio e crimini federali. L'FBI dipende dal Dipartimento della Giustizia e la sua attività deve esplicitarsi entro precisi limiti stabiliti dalla legge e sotto il controllo dell'autorità giudiziaria competente. Il quartier generale è a Washington D.C. e da esso dipendono centinaia di uffici territoriali dislocati nelle principali città statunitensi nonché un certo numero di uffici di collegamento presso alcune decine di ambasciate e consolati all'estero. È importante ribadire che l'FBI deve operare rispettando le leggi, i diritti individuali e le garanzie difensive.
- **CIA**, Central Intelligence Agency. È la principale agenzia di spionaggio americana, la sede centrale è a Langley, in Virginia. I compiti della CIA sono molteplici, tra essi rientrano: spionaggio e raccolta di informazioni utili al processo decisionale delle più alte autorità politiche; spionaggio e raccolta di informazioni utili per le operazioni militari; operazioni clandestine; analisi delle informazioni; antiterrorismo; difesa della sicurezza nazionale. L'attività della CIA è caratterizzata da un elevato livello di segretezza e dall'imposizione – per legge – di operare solamente al di fuori del territorio degli Stati Uniti: sul territorio nazionale la CIA non può svolgere attività di raccolta di informazioni, spionaggio e operazioni clandestine. La CIA non va confusa con il "Secret Service", il servizio che si occupa della protezione del presidente degli Stati Uniti e di altre autorità nonché del contrasto di particolari reati (per esempio la contraffazione di dollari).
- **NSA**, National Security Agency. È un'agenzia specializzata nello spionaggio elettronico; nella violazione di sistemi di protezione informatica e di criptaggio; nella protezione dei dati delle comunicazioni di interesse nazionale. Non può operare raccolta di informazioni all'interno del territorio statunitense o comunque nei confronti di cittadini americani o di persone residenti negli Stati Uniti, se non con specifiche autorizzazioni. Ha l'obbligo di riferire all'FBI sulle informazioni raccolte che riguardino crimini e terrorismo.
- **INS**, Immigration and Naturalization Service. È il servizio che gestisce tutte le attività e le indagini connesse all'immigrazione. Tra i suoi compiti rientrano il controllo dei confini, la repressione di reati in materia di immigrazione, i controlli di frontiera, il controllo dell'immigrazione.

618 CR, pagg. 73-107

Le dimensioni del problema.

L'immagine grafica qui sotto – che mostra la rete dei gruppi militanti islamici operanti negli Stati Uniti, così come individuata nel 2002 – fornisce un'idea della diffusione dei fondamentalisti islamici sul territorio americano prima degli attacchi dell'11 settembre.



Ogni anno, in media, 330 milioni di stranieri entrano regolarmente negli Stati Uniti.⁶¹⁹

Nel marzo del 2000, negli Stati Uniti risiedevano oltre 28 milioni di stranieri immigrati e ogni anno ne immigrava un altro milione e duecentomila.⁶²⁰

Dal 1° giugno del 2001 il programma VISA Express consentiva ai cittadini dell'Arabia Saudita di ottenere il visto di ingresso per gli Stati Uniti senza particolari formalità e senza recarsi presso il consolato americano: la pratica veniva espletata direttamente presso le agenzie di viaggio.⁶²¹

Questi dati evidenziano che né i servizi di intelligence né i servizi di immigrazione avevano la possibilità di controllare efficacemente chi entrava negli Stati Uniti.

L'unico "filtro" predisposto per impedire l'ingresso di un sospetto terrorista era rappresentato da una lista di nominativi ("watch list") denominata TIPOFF e tenuta dal Dipartimento di Stato: i servizi di contro-terrorismo inserivano i nominativi sospetti nella lista, che veniva consultata prima di rilasciare un visto o un permesso di ingresso.

Nel 2001 la lista comprendeva ben 60.000 nomi.⁶²²

619 CR pag. 383.

620 Center for Immigration Studies, gennaio 2001, "Immigrants in the United States".

621 National Review, 14/06/2002.

622 CR pagg. 83-84.

L'FBI e l'attentato al WTC del 1993.^{623 624}



Omar Abdel Rahman.
Fonte: Don Emmert / AFP.

Nel 1990 la Moschea di Al-Farouq a Brooklyn (New York) era diventata il punto di aggregazione di un nutrito gruppo di fondamentalisti islamici che faceva capo allo "Sceicco" Omar Abdel Rahman, conosciuto semplicemente come "The Blind Sheikh", ossia lo "Sceicco Cieco", in quanto aveva perso la vista in giovane età.

Blind Sheikh era ideologicamente collocato nella scuola fondamentalista che si riconosceva nel pensiero di Sayyid Qutb e che costituiva l'ala dura e violenta della Fratellanza Musulmana egiziana: con i suoi sermoni aveva ispirato l'assassinio del presidente Sadat.⁶²⁵ Aveva combattuto in Afghanistan contro i sovietici, alleato a una fazione dei mujahideen che godeva dei favori della CIA. Fu proprio un funzionario della CIA, forse in segno di riconoscenza per la sua attività in Afghanistan, a consentirgli di ottenere il visto di ingresso negli Stati Uniti, nel 1990, nonostante il suo nominativo fosse presente nella lista TIPOFF.⁶²⁶

A quel tempo, lo Sceicco Cieco si era affiliato ad Al-Qaeda, ma il controterrorismo americano non conosceva ancora l'esistenza dell'organizzazione di Bin Laden.

A New York, Rahman fomentò i suoi fedeli affinché intraprendessero azioni terroristiche contro gli Stati Uniti e un gruppo di essi non tardò a passare dalle parole ai fatti e si mise all'opera per realizzare attentati esplosivi contro il World Trade Center e altri obiettivi.

Tra i fedeli di Rahman ve n'era uno particolare: Ali Abdelsaoud Mohamed (o più semplicemente Ali Mohamed), ex ufficiale delle forze armate egiziane ed ex sottufficiale delle forze speciali statunitensi, esperto in armi, esplosivi e tecniche militari in genere. Ali Mohamed, un vero e proprio infiltrato del fondamentalismo egiziano nelle forze armate americane, fornì ad Al-Qaeda e ai jihadisti egiziani una gran quantità di informazioni, documenti e conoscenze, compresi tecniche e manuali di addestramento statunitensi.⁶²⁷

Ali Mohamed non era l'unico infiltrato di Al-Qaeda. Ahmed Amin Refai era un impiegato presso il Dipartimento dei Pompieri di New York (FDNY): anche lui era un fedele dello Sceicco Cieco. Refai riuscì a impossessarsi delle piante costruttive di tutti i più importanti edifici di New York, custodite dai pompieri nell'eventualità di interventi per incendi.

Anche l'FBI, però, era riuscita a infiltrare un suo collaboratore proprio tra gli uomini dello Sceicco Cieco: Emad Salem, anch'egli un ex ufficiale delle forze armate egiziane ed esperto di esplosivi. Salem era riuscito a conquistarsi la fiducia dello Sceicco Cieco e dei suoi collaboratori al punto che essi gli chiesero di preparare gli esplosivi destinati a una serie di attentati contro edifici di New York.

Fu allora che iniziarono i problemi.

L'FBI chiese a Salem di indossare registratori e di dare la propria disponibilità a testimoniare contro Rahman e i suoi uomini. Salem rifiutò, perché temeva per la propria incolumità e per quella della sua famiglia.

I funzionari dell'FBI cominciarono a pensare che Salem stesse mentendo o stesse facendo il doppio gioco e decisero di troncare la collaborazione con il confidente.

Salem dovette allontanarsi dal gruppo dello Sceicco Cieco, che fu costretto a sostituirlo con

⁶²³ Peter Lance, "1000 Years for Revenge".

⁶²⁴ Sentenza d'appello contro Yousef, Murad e altri, USA 2003.

⁶²⁵ CR pagg. 56/57 e 72.

⁶²⁶ New York Times, 22/07/1993.

⁶²⁷ J.M. Berger, Intelwire, "Who is Ali Mohamed?".

un'altra persona esperta di esplosivi: Ramzi Yousef, nipote del terrorista Khalid Sheikh Mohamed (KSM).

Ramzi Yousef, nato in Kuwait, era stato addestrato in Afghanistan sugli esplosivi ed era conosciuto come "Il Chimico": atterrò a New York con un volo decollato da Karachi, il 1° settembre del 1992,⁶²⁸ spacciandosi per un profugo iracheno che chiedeva asilo politico.

Yousef si mise subito al lavoro formando un gruppo operativo che comprendeva un ingegnere chimico kuwaitiano, Nidal Ayyad e un iracheno, Abdel Rahman Yasin.

Il gruppo preparò una gran quantità di esplosivo partendo da sostanze chimiche facilmente reperibili in commercio (urea, acido nitrico, acido solforico, petrolio) e assemblò il tutto su un furgone, insieme ad alcune bombole di idrogeno.

La mattina del 26 febbraio i terroristi parcheggiarono il furgone nel garage sotterraneo del World Trade Center, accesero le micce di innesco e si allontanarono.

L'esplosione (avvenuta alle 12:17) uccise sei persone, ne ferì alcune centinaia e provocò danni strutturali molto gravi ma le Twin Towers ressero: Yousef aveva sperato che uno dei due grattacieli crollasse sull'altro provocando decine di migliaia di vittime.

L'FBI dovette rivedere le sue valutazioni sull'attendibilità di Salem e ricorrere al suo aiuto per identificare, arrestare e incriminare i responsabili dell'attentato.

Anche lo Sceicco Cieco fu arrestato.

Yousef, invece, riuscì a sfuggire: si era imbarcato su un volo per il Pakistan subito dopo l'attentato.

L'FBI aveva commesso gravi errori nella gestione del confidente Salem: se gli investigatori si fossero fidati di lui, avrebbero evitato l'attentato e probabilmente sarebbero riusciti a mettere le mani su Yousef e forse anche su KSM.

In tal caso, la Storia avrebbe potuto avere un corso del tutto differente rispetto a quello che portò agli attentati dell'11 settembre.

È stato osservato che, in quella circostanza, l'FBI dimostrò la sua incapacità di gestire le investigazioni preventive, giacché i suoi uomini erano preparati e proiettati per investigazioni che presupponevano crimini già consumati: l'osservazione è condivisibile.

L'attentato del 1993 determinò una serie di valutazioni sia da parte dell'FBI che da parte dei vertici di Al-Qaeda.

Per l'FBI, l'investigazione post attentato era stata un grande successo: quasi tutti gli esecutori e i mandanti erano stati arrestati e una pericolosa cellula fondamentalista islamica era stata smantellata. Di fronte a un risultato apparentemente così positivo, non c'era ragione per rivedere le procedure operative o per destinare maggiori risorse all'intelligence preventiva.⁶²⁹

Per Bin Laden e KSM, il fatto che una spia dell'FBI (Salem) fosse riuscita a infiltrarsi così in profondità tra i propri affiliati, rappresentò motivo per maturare la convinzione che nei futuri progetti occorresse privilegiare al massimo la riservatezza e la segretezza, riducendo al minimo il numero di persone a conoscenza di un determinato piano.

Infine, una serie di circostanze indussero molti (sia a livello investigativo che politico e governativo) a pensare che in qualche modo dietro l'attentato vi fosse lo zampino di Saddam Hussein e dei servizi segreti iracheni: Yousef era entrato negli Stati Uniti spacciandosi per un profugo iracheno; l'attentato era avvenuto nell'anniversario della liberazione del Kuwait dalle forze armate irachene (1991); almeno uno dei terroristi coinvolti nell'attentato era un iracheno; sia Yousef che il chimico Ayyad erano kuwaitiani.

L'idea del coinvolgimento iracheno, negli attentati contro gli Stati Uniti, perdurò a lungo,

⁶²⁸ CR pagg. 72, 145, 147.

⁶²⁹ CR pagg. 72-73.

alimentata anche da ulteriori circostanze e coincidenze, ed è verosimile che abbia pesato significativamente nella decisione di invadere l'Iraq, nel 2003.⁶³⁰

Operazione Bojinka.^{631 632}

Dopo l'attentato del 1993, Yousef si stabilì nelle Filippine dove, assieme allo zio KSM e ad altri fondamentalisti, fra i quali il pilota Abdul Hakim Murad, progettò nuovi attentati terroristici: l'assassinio del presidente americano Bill Clinton;⁶³³ l'assassinio del Papa; un complesso piano (conosciuto come Operazione Bojinka o Manila Air Plot) che prevedeva l'esplosione in volo, sul Pacifico, di una dozzina di voli intercontinentali diretti in USA.

Yousef aveva preparato a tale scopo un esplosivo liquido a base di nitrocellulosa che poteva essere portato a bordo degli aerei senza essere rilevato durante i controlli di imbarco. L'esplosivo fu provato con successo in un teatro e su un volo della Philippine Airlines.

Come abbiamo già detto nella Sezione dedicata ad Al-Qaeda, i progetti di Yousef e dei suoi complici fallirono grazie a un intervento della polizia filippina che portò all'arresto di Murad (poi estradato negli Stati Uniti), nei primi di gennaio del 1995.

Yousef fu arrestato poche settimane più tardi in Pakistan, mentre KSM riuscì a riparare in Qatar.

L'Operazione Bojinka prevedeva anche l'impiego di un aereo carico di esplosivo che lo stesso Murad avrebbe dovuto pilotare in un attacco suicida contro la sede della CIA a Langley. Fonti della polizia filippina riportano che Murad parlò anche di un progetto per dirottare aerei di linea in missioni suicide contro edifici ed obiettivi situati negli Stati Uniti. Anche KSM ha confermato di aver parlato di questa possibilità con Yousef.⁶³⁴

Non risulta però che le autorità americane siano mai state informate dalla polizia filippina di questo progetto di dirottamenti suicidi,⁶³⁵ né risulta che Murad o Yousef ne abbiano parlato durante gli interrogatori dell'FBI.

Nondimeno, il fatto che Murad fosse un aspirante pilota suicida che aveva imparato a pilotare nelle scuole di volo americane, dove si addestravano o si erano addestrati numerosi altri stranieri islamici, avrebbe potuto (e dovuto) far suonare qualche campanello d'allarme in seno ai servizi di contro-terrorismo americani.

Ciò non avvenne: l'FBI si limitò a diramare avvisi per mettere in guardia le compagnie aeree sul rischio di sabotaggi e attentati esplosivi compiuti con le tecniche messe a punto da Yousef.⁶³⁶

L'arresto di Murad nel 1995 rappresentò, quindi, una significativa occasione mancata per focalizzare l'attenzione su alcuni fattori di rischio (piloti suicidi che dirottavano aerei di linea, addestramento di piloti islamici nelle scuole di volo americane) che si sarebbero concretizzati l'11 settembre 2001.

630 The National Interest, Winter 1995/96.

631 Peter Lance, "1000 Years For Revenge".

632 Sentenza d'appello contro Yousef, Murad e altri, USA 2003.

633 Lawrence Wright, "The Looming Tower" Capitolo XIII.

634 CR pag. 153.

635 CR pag. 491 nota 33.

636 Peter Lance, "1000 Years For Revenge", Capitolo 28.

L'organizzazione degli attacchi dell'11 settembre 2001.^{637 638 639 640 641}

KSM ottenne da Bin Laden l'approvazione del suo piano "Planes Operation" in Afghanistan, tra il 1998 e il 1999.

I quattro piloti, Atta, Al-Shehhi, Jarrah e Hanjour, furono selezionati con cura.

Mohamed Atta, egiziano, laureato in ingegneria, frequentava un master universitario ad Amburgo, in Germania.

Ziad Jarrah, libanese, era studente di ingegneria aeronautica ad Amburgo.

Al-Shehhi, nato negli Emirati Arabi Uniti, studiava ingegneria navale ad Amburgo.

Tutti e tre frequentavano la moschea Al-Quds di Amburgo e lì erano stati arruolati dagli uomini di Al-Qaeda. Si trattava di giovani colti, che avevano buona conoscenza dell'inglese ed erano profondamente motivati; non erano stati implicati in precedenti attività terroristiche per cui i loro nominativi non erano noti ai servizi antiterrorismo americani; provenivano da famiglie agiate e frequentavano corsi universitari in Germania, per cui non avrebbero avuto problemi a ottenere i visti di ingresso per gli Stati Uniti. Per nascondere i loro viaggi in Afghanistan, i tre avevano denunciato lo smarrimento dei propri passaporti: in questo modo, al momento di richiedere il visto per gli Stati Uniti, esibirono passaporti nuovi, che non presentavano timbri di frontiere compromettenti.⁶⁴²

Hani Hanjour, saudita, era già stato negli Stati Uniti negli anni precedenti e aveva già conseguito il brevetto di volo: era un pilota già "pronto all'uso".

Atta fu nominato responsabile operativo dei dirottatori e, per evitare al massimo contatti e comunicazioni, gli fu riconosciuto un elevato grado di autonomia: avrebbe coordinato l'addestramento degli aspiranti piloti; avrebbe assemblato i team destinati a dirottare gli aerei; avrebbe curato l'accoglienza e la sistemazione dei muscle hijacker al loro arrivo negli Stati Uniti; avrebbe individuato i voli da dirottare; avrebbe deciso la data degli attacchi; avrebbe avuto un margine discrezionale nella scelta degli obiettivi nell'ambito di una lista enunciata da Osama Bin Laden. Poiché KSM era stato identificato e individuato dall'FBI in occasione della fallita Operazione Bojinka, non ci sarebbero stati contatti diretti tra lui e Atta: comunicazioni e direttive sarebbero state intermedie da Ramzi Binalshibh, un affiliato della cellula di Al-Qaeda ad Amburgo.

Tra maggio e giugno i primi tre piloti erano entrati negli Stati Uniti (Atta era arrivato con un volo da Praga) e si erano iscritti ai corsi di pilotaggio presso un paio di scuole di volo in Florida. Hanjour li raggiunse qualche mese dopo e iniziò a frequentare una scuola di volo in Arizona, addestrandosi al pilotaggio di aerei di linea plurimotori.

Nessuno di loro attirò mai l'attenzione dell'FBI e degli altri servizi antiterrorismo: avevano ricevuto precise istruzioni di evitare contatti con altri musulmani negli Stati Uniti⁶⁴³ ed evitarono comportamenti e atteggiamenti che potevano connotarli come fondamentalisti islamici.

Spostamenti, soggiorni e addestramento nelle scuole di volo comportarono un notevole esborso di denaro: oltre al denaro contante e ai traveler's check forniti prima dell'ingresso negli Stati Uniti, cospicui versamenti furono effettuati da Binalshibh e da altri individui operanti negli Emirati Arabi Uniti, su conti aperti dai dirottatori dopo il loro arrivo in USA.

Ai quattro piloti dovevano affiancarsi 16 muscle hijacker, in modo da formare quattro squadre, (un pilota e altri quattro terroristi) ciascuno dei quali avrebbe dirottato un volo.

637 JI; CR; Confessione di KSM, agli atti del processo Moussaoui.

638 Yosri Fouda, *"Masterminds of terror"*.

639 Lawrence Wright, *"The Looming Tower"*.

640 Peter Lance, *"1000 Years for Revenge"*.

641 SR *"9/11 and Terrorist Travel"*; *"Monograph on Terrorist Financing"*, pagg. 133 e ss. .

642 CR pag. 168.

643 Confessione di KSM, agli atti del processo Moussaoui, pag. 37.

Anche per i muscle hijacker furono adottate una serie di precauzioni finalizzate a preservare la segretezza dell'operazione e ad assicurarne la più alta probabilità di successo.

Due muscle hijacker erano entrati negli Stati Uniti prima ancora di Atta e dei tre piloti: Nawaf Al-Hazmi e Khalid Al-Mihdhar, entrambi sauditi, erano arrivati già nel gennaio del 2000. I due erano stati inizialmente scelti, per volere di Osama Bin Laden, per addestrarsi e diventare piloti, ma si erano rivelati incapaci di svolgere quel ruolo.

Degli altri 14, uno solo era cittadino degli Emirati Arabi Uniti: gli altri erano tutti sauditi. Due di loro entrarono in USA nell'aprile del 2001, cinque nel mese di maggio, sei a giugno.

L'ultimo, Mohamed Al-Kahtani, atterrò all'aeroporto di Orlando, in Florida, il 4 agosto del 2001, ma non ebbe fortuna: ai controlli di frontiera incappò in un ispettore che aveva prestato servizio per 26 anni nell'esercito americano.

Al-Kahtani non parlava inglese, aveva poco denaro con sé, non aveva un biglietto di ritorno e non aveva la minima idea di dove recarsi una volta arrivato negli Stati Uniti.

Proprio quest'ultima circostanza fece maggiormente insospettare il funzionario: il fatto che Al-Kahtani non conoscesse la sua destinazione finale, sembrava un tipico accorgimento utilizzato nelle missioni segrete per evitare che una persona conoscesse informazioni che avrebbe potuto rivelare in caso di cattura.

Per queste ragioni l'ispettore fotocopiò il passaporto di Al-Kahtani, lo sottopose a rilievi fotodattiloscopici e lo imbarcò sul primo volo diretto a Dubai, da dove era arrivato.⁶⁴⁴

Mohamed Atta avrebbe dovuto contare su un uomo in meno.

L'ispettore aveva visto giusto: Al-Kahtani (così come quasi tutti gli altri muscle hijacker) non aveva la minima idea della natura della sua missione e del luogo in cui avrebbe dovuto recarsi una volta atterrato a Orlando.

All'esterno dell'aeroporto, infatti, avrebbe trovato Mohamed Atta ad attenderlo.

Grazie alle impronte digitali rilevate presso l'aeroporto di Orlando, Al-Kahtani verrà successivamente individuato tra i guerriglieri di Al-Qaeda catturati nel corso delle operazioni militari in Afghanistan e rinchiusi nella prigione speciale di Guantanamo a Cuba.

La precauzione di non fornire alcuna informazione ai muscle hijacker fu strettamente connessa alle "lezioni" imparate da KSM in occasione del primo attentato al World Trade Center nel 1993: se uno qualsiasi di loro fosse stato catturato o avesse fatto il doppio gioco, non avrebbe potuto rivelare la natura della missione.

Khalid Al-Mihdhar ed i fratelli Al-Hazmi.^{645 646 647 648}

Nonostante una pianificazione così accurata, i terroristi di Al-Qaeda commisero alcuni passi falsi che rischiarono di far fallire l'operazione.

Il primo di questi errori fu quello di inserire Nawaf Al-Hazmi, suo fratello Salem Al-Hazmi e Khalid Al-Mihdhar nel gruppo dei dirottatori.

Come abbiamo visto, Nawaf e Khalid erano stati "raccomandati" da Osama Bin Laden in persona, che li voleva nell'operazione, e i due erano stati scelti per diventare piloti.

KSM aveva dovuto accettare malvolentieri questa imposizione: i due erano coinvolti da tempo nelle attività di Al-Qaeda e c'era il rischio che fossero conosciuti dai servizi di intelligence americani.

Aveva ragione.

644 SR "9/11 and Terrorist Travel" pagg. 29-31.

645 JI pagg. 143 e ss.; CR, pagg. 181 e ss.

646 Lawrence Wright, "The Looming Tower", Cap. 18.

647 Peter Lance, "1000 Years for Revenge", Cap. 38.

648 Confessione di KSM, agli atti del processo Moussaoui.

Nei primi giorni del 2000 c'era stato un meeting di Al-Qaeda a Kuala Lumpur, in Malesia, cui avevano partecipato i due fratelli Al-Hazmi e Khalid Al-Mihdhar.

La CIA aveva saputo del meeting e aveva cercato di fotografare e identificare i convenuti: tra essi, aveva individuato i due fratelli Nawaf e Salem, nonché Khalid, ma soltanto con i loro nomi, senza i cognomi.

La NSA aveva intercettato alcune comunicazioni telefoniche che riguardavano i tre individui.

Nei giorni e nelle settimane seguenti la CIA era riuscita a identificare compiutamente i tre, quando due di essi (Nawaf e Khalid) erano già entrati negli Stati Uniti.

I timori di KSM erano quindi più che fondati, ma la CIA omise di inserire i tre nominativi negli elenchi dei sospetti terroristi e non informò adeguatamente l'FBI, nemmeno quando si rese conto che Nawaf e Khalid erano in USA.

L'omissione della CIA fu grave e molti analisti ritengono che se i tre nominativi fossero stati inseriti tempestivamente nella lista TIPOFF e se l'FBI fosse stata compiutamente informata, nessuno dei tre avrebbe potuto entrare negli Stati Uniti o comunque ci sarebbe stata la concreta possibilità di scoprire ciò che Al-Qaeda stava organizzando.

La questione, come è facile immaginare, è stata ben approfondita dalle inchieste che il Congresso americano ha condotto sugli attentati dell'11 settembre (il Joint Inquiry, nel 2002, e il Commission Report, nel 2004) nonché dalle indagini di alcuni esperti giornalisti investigativi (in particolare da Lawrence Wright e Peter Lance).

L'esame di questi lavori e di tutta la relativa documentazione, ci fa ritenere che se la CIA avesse agito diversamente ben poco sarebbe cambiato.

Nawaf e Khalid – come abbiamo detto – entrarono negli Stati Uniti per addestrarsi nelle scuole di volo e diventare piloti. Quando si rivelarono inadatti a questo ruolo, furono semplicemente sostituiti da altre persone più idonee (Atta, Al-Shehhi, Jarrah).

Se ai due (tre comprendendo Salem, fratello di Nawaf) fosse stato impedito l'ingresso negli USA, essi sarebbero stati semplicemente sostituiti da altri muscle hijacker oppure i team sarebbero stati ridotti da cinque a quattro dirottatori.

Viceversa, se l'FBI avesse saputo che c'erano due sospetti affiliati ad Al-Qaeda negli Stati Uniti (oltre a quelli già presenti), avrebbe potuto fare ben poco: abbiamo visto che l'FBI era operativamente strutturata e indirizzata per attività investigative successive a un evento criminoso e non per attività di intelligence preventiva. Né la competente autorità giudiziaria avrebbe autorizzato attività di monitoraggio e controllo in assenza di indizi incriminanti connessi a reati federali.

Dal proprio canto, alla CIA era proibito svolgere attività operative sul suolo americano, per cui non poteva svolgere alcun ruolo significativo in quelle circostanze.

Difatti risulta che la CIA informò il proprio gruppo "Alex", la squadra incaricata di monitorare le attività di Bin Laden e di Al-Qaeda, ma non fu intrapresa alcuna attività operativa.

Risulta pure che la CIA informò l'FBI del meeting a Kuala Lumpur con un messaggio in cui si rappresentava che *"Questa è ancora un'operazione a livello di intelligence... Abbiamo osservato numerose attività sospette ma nessuna evidenza di un imminente attacco o impresa di natura criminosa... Non appena emergerà qualcosa di concreto in relazione a eventi di natura criminosa o a fatti criminosi per i quali l'FBI sta indagando, provvederemo immediatamente a interessare l'FBI..."*⁶⁴⁹

La situazione mutò, in parte, solamente dopo l'attentato alla nave militare USS Cole in Yemen, il 12 ottobre del 2000.

L'FBI, che aveva la responsabilità delle indagini su quell'attentato, scoprì un collegamento tra i

649 JI pag. 146.

suoi autori e il meeting di Kuala Lumpur e informò la CIA.

Gli analisti della CIA passarono al setaccio le informazioni raccolte a Kuala Lumpur e accertarono che il principale organizzatore dell'attacco al Cole (Khallad Bin Attash) aveva partecipato all'incontro in Malesia.⁶⁵⁰

L'11 giugno del 2001, a New York, si tenne un incontro tra gli agenti della CIA che avevano analizzato le informazioni prese a Kuala Lumpur e gli agenti dell'FBI che lavoravano sul caso Cole, ma la ritrosia della CIA a condividere i dati e le fotografie ottenuti nel corso delle proprie operazioni impedì agli uomini dell'FBI di avere pieno accesso a quelle risorse.

Fu quello il momento in cui i servizi di intelligence americani persero una delle poche, vere occasioni di scoprire cosa stesse succedendo.

Se la CIA avesse fornito all'FBI già dal 2000 tutte le informazioni di cui disponeva, gli investigatori federali avrebbero avuto elementi sufficienti per collegare Nawaf Al-Hazmi e Khalid Al-Mihdhar all'attentato al Cole; avrebbero saputo che i due erano entrati negli Stati Uniti; avrebbero potuto ottenere le autorizzazioni necessarie per rintracciarli e controllarli.⁶⁵¹

La mancanza è ancor più grave ove si consideri che il 12 giugno del 2001, la stessa CIA scriveva, in un rapporto su KSM, che il terrorista stava arruolando persone da inviare negli Stati Uniti per unirsi ad altri affiliati, già presenti sul territorio americano, allo scopo di condurre attacchi terroristici.

La notizia che KSM stava preparando qualcosa negli Stati Uniti era trapelata tra gli uomini di Al-Qaeda ed era giunta agli uomini della CIA.

Nessuno però correlò questa notizia con il viaggio di Nawaf e Khalid negli Stati Uniti.⁶⁵²

Va pure considerato che Khalid Al-Mihdhar aveva lasciato gli Stati Uniti il 10 giugno del 2000⁶⁵³ per poi recarsi in Yemen.

Gli investigatori dell'FBI che lavoravano su Khalid e Nawaf ipotizzarono che anche quest'ultimo aveva lasciato il territorio americano assieme a Khalid.⁶⁵⁴

Il 13 giugno del 2001 Khalid ottenne un altro visto di ingresso per gli Stati Uniti, rilasciato da un'agenzia privata in Arabia Saudita con le facilitazioni previste dal programma Visa Express,⁶⁵⁵ e lo stesso fece Salem Al-Hazmi, fratello di Nawaf, il 20 giugno seguente.⁶⁵⁶

Salem entrò negli Stati Uniti il 29 giugno 2001 assieme a un altro muscle hijacker (Abdul Aziz Al-Omari) e Khalid ritornò il 4 luglio seguente con un volo atterrato all'aeroporto JFK di New York.⁶⁵⁷

Se i nominativi di Nawaf, Salem e Khalid fossero stati inseriti a tempo debito nella TIPOFF, Salem e Khalid sarebbero stati respinti o comunque questa sarebbe stata un'altra buona occasione per l'FBI di agganciare le loro tracce e di intercettare anche Abdul Aziz Al-Omari.

Invece, soltanto il 23 agosto 2001, dopo un ulteriore lavoro di analisi di dati effettuato da operatori della CIA e dell'FBI, fu inviata al Dipartimento di Stato una nota che chiedeva l'inserimento di Nawaf e Khalid nella TIPOFF.

Il Dipartimento di Stato fu tempestivo e il 24 agosto i due terroristi furono inseriti nella watch list che doveva impedirne l'ingresso in USA.

Si trattò però di una misura ormai inutile, giacché i due erano già nel paese.⁶⁵⁸

Quando l'FBI si accorse che Khalid era ritornato negli Stati Uniti, gli agenti della sezione di New

650 JI pagg. 148-149.

651 CR pagg. 268-269; JI pagg. 150-151.

652 CR pag. 256 e nota n. 12 a pag. 533.

653 SR "9/11 and Terrorist Travel" pag. 11

654 CR pag. 270.

655 SR "9/11 and Terrorist Travel" pagg. 24-25.

656 SR "9/11 and Terrorist Travel" pagg. 25-26.

657 SR "9/11 and Terrorist Travel" pag. 27.

658 CR pag. 270; SR "9/11 and Terrorist Travel" pag. 31.

York che si occupavano di Al-Qaeda e dell'attentato al Cole chiesero l'autorizzazione ad avviare un'indagine per rintracciarlo.

I comandi centrali dell'FBI, però, concessero un'autorizzazione limitata: l'indagine aveva carattere di intelligence, non era un'indagine giudiziaria e, pertanto, doveva essere trattata con modalità di intelligence.

Questo è il testo del messaggio che un agente del quartier generale dell'FBI inviò alla sezione di New York dopo essersi consultato con la Sezione Legale centrale:

"Se Al-Mihdhar verrà individuato, il suo interrogatorio dovrà essere condotto da un agente dell'intelligence. Nessun agente anticrimine potrà presenziare all'interrogatorio. Questo caso è interamente basato su fonti di intelligence. Se gli sviluppi investigativi evidenzieranno l'esistenza di un crimine di competenza federale, in quel caso le informazioni saranno comunicate secondo le procedure previste e si avvierà un'indagine anticrimine".

La risposta degli agenti di New York fu amara:

*"Qualunque cosa succeda, un giorno qualcuno morirà, e procedure o meno la gente non capirà per quale ragione non siamo stati più efficaci e non abbiamo dedicato ogni risorsa disponibile per affrontare questa minaccia. Speriamo che la Sezione Legale dell'FBI vorrà difendere questa decisione, specialmente nel momento in cui si saprà che a Osama Bin Laden, la nostra più grande minaccia, sono applicate tutte le garanzie giuridiche".*⁶⁵⁹

È evidente che la sezione di New York dell'FBI aveva compreso che gli uomini che Bin Laden aveva inviato negli Stati Uniti erano lì per colpire il territorio americano, ma i burocrati della Sezione Legale imposero che fossero rigidamente rispettati i protocolli previsti.

Anche questo fu un gravissimo errore: come ha fatto notare la stessa Commissione indipendente nel suo Rapporto pubblicato nel 2004, l'FBI aveva sufficienti indicazioni per trattare la questione come un'indagine giudiziaria, in seno all'inchiesta sull'attentato al Cole. Non c'era alcuna necessità di ottenere nuove autorizzazioni o di aprire una nuova indagine giudiziaria.⁶⁶⁰

Il 27 agosto del 2001, l'FBI chiese al Dipartimento di Stato informazioni sui visti di ingresso di Khalid e Nawaf e il 29 agosto scoprì che Khalid, al momento di entrare negli Stati Uniti, aveva dichiarato come residenza un albergo della catena Hotel Marriott a New York City.

Presso l'albergo, però, non risultava alcuna registrazione con quel nome.

Nei primi giorni di settembre l'FBI consultò i vari database nazionali per trovare qualche traccia di Khalid, senza successo.⁶⁶¹

Il tempo a disposizione si era esaurito e le poche occasioni disponibili per individuare e fermare alcuni dei dirottatori erano state irrimediabilmente sprecate.

Il "Phoenix Memo" e Zacarias Moussaoui.⁶⁶²

Il 10 luglio del 2001 l'ufficio FBI di Phoenix (Arizona) inviò un messaggio a vari altri uffici dell'FBI che si occupavano delle indagini sul terrorismo islamico e su Osama Bin Laden, a New York e a Washington.

Il messaggio (noto come "Phoenix Memo"), evidenziava l'ipotesi che Osama Bin Laden stesse inviando un certo numero di individui ad addestrarsi nelle scuole di volo americane allo scopo di condurre future azioni di natura terroristica.

Gli agenti di Phoenix avanzarono ai comandi dell'FBI alcune raccomandazioni: creare una lista delle scuole di volo esistenti negli Stati Uniti; stabilire contatti con esse; discutere la questione con la comunità dell'intelligence; richiedere informazioni sui visti di ingresso rilasciati a persone

659 CR pagg. 270-271; JI pagg. 152-153.

660 CR pag. 271.

661 JI pag. 154.

662 CR pagg. 272 e ss.; JI pagg. 20 e ss..

intenzionate a frequentare scuole di volo.

Il messaggio non fu preso in considerazione dai destinatari.

Le inchieste del 2002 (Joint Inquiry) e del 2004 (Commission Report) hanno appurato che il messaggio seguì le normali vie burocratiche. Buona parte dei destinatari non l'avevano nemmeno letto, prima dell'11 settembre 2001, e quelli che lo lessero ritennero che fosse troppo vago e privo di elementi concreti a supporto delle ipotesi in esso avanzate.

Va anche sottolineato che gli autori del Phoenix Memo non avevano preso in considerazione soltanto la possibilità di dirottamenti con piloti suicidi, ma anche quella di sabotaggi degli aerei di linea e di utilizzo di ordigni esplosivi a bordo, comprendendo non solo corsi di addestramento al pilotaggio ma anche corsi di ingegneria aeronautica.

In ogni caso l'episodio, assieme agli altri già esaminati, dimostra che nell'FBI vi furono diversi agenti che colsero segnali di quanto sarebbe avvenuto e che ne intuirono l'importanza.

Da solo, il Phoenix Memo non avrebbe potuto comunque evitare la tragedia dell'11 settembre. L'esame e l'implementazione delle raccomandazioni previste, infatti, avrebbe richiesto molti mesi e i primi eventuali risultati non avrebbero potuto arrivare prima dell'11 settembre.

Se però il messaggio fosse stato almeno condiviso e letto nella rete di uffici dell'FBI, quasi certamente avrebbe determinato un diverso approccio operativo nei confronti di un'altra vicenda che si sarebbe verificata poche settimane più tardi: l'arresto di Zacarias Moussaoui.

Moussaoui era un cittadino francese (di origine marocchina) entrato negli Stati Uniti il 23 febbraio del 2001⁶⁶³ per addestrarsi nelle scuole di volo americane, obbedendo alle disposizioni impartitegli da KSM.

Nei suoi conti bancari disponeva di decine di migliaia di dollari versati da Ramzi Binalshibh.

Si ritiene che Moussaoui fosse un elemento di riserva nel caso vi fosse la necessità di sostituire uno dei piloti designati.⁶⁶⁴

Secondo quanto riferito dallo stesso KSM, nel corso degli interrogatori successivi al suo arresto nel 2003, invece, Moussaoui avrebbe dovuto essere impiegato in una seconda ondata di attacchi.⁶⁶⁵

Il 13 agosto del 2001, Moussaoui iniziò a frequentare un corso per il pilotaggio di quadrigetti Boeing 747 presso la scuola Pan Am di Eagan in Minnesota, che disponeva di un sofisticato simulatore per quel modello.

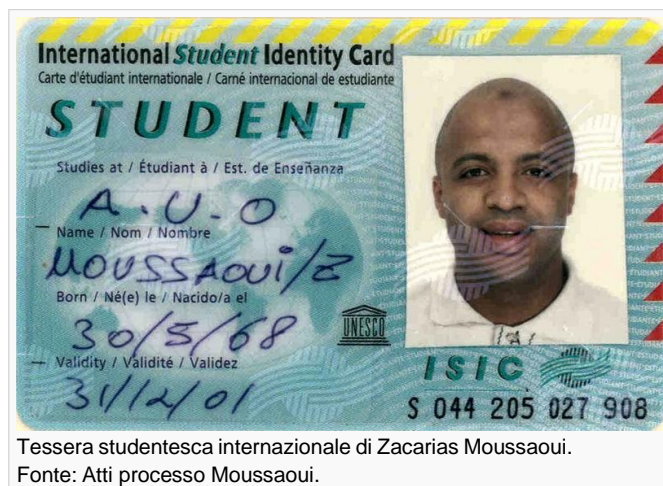
Il Boeing 747 ("Jumbo") è uno degli aerei più grandi e pesanti esistenti nel mondo.

L'abilitazione al suo pilotaggio richiede preventivamente il conseguimento di una serie di altri brevetti e certificazioni che Moussaoui non possedeva.

Ciò insospettì i suoi istruttori, che il 15 agosto avvertirono l'ufficio FBI di Minneapolis.

Gli agenti dell'FBI intuirono la gravità della situazione e decisero di intervenire: l'unico pretesto per arrestare Moussaoui era rappresentato dal fatto che il cittadino francese si era trattenuto negli Stati Uniti oltre novanta giorni dopo il suo arrivo, violando le norme sull'immigrazione.

Il 16 agosto, Moussaoui fu arrestato dagli agenti dell'INS, il Servizio Immigrazione americano.



⁶⁶³ SR "9/11 and Terrorist Travel" pag. 103 nota 23; JI pag. 22.

⁶⁶⁴ CR pag. 246.

⁶⁶⁵ Confessione di KSM, agli atti del processo Moussaoui.

A quel punto, per avviare un'investigazione e procedere di controlli più accurati sull'uomo (come la perquisizione della sua abitazione e dei suoi effetti personali) l'FBI aveva bisogno di ottenere un mandato dall'autorità giudiziaria.

Per ottenere il mandato, però, occorre indizi concreti della pericolosità di Moussaoui, come una connessione a un qualche gruppo terroristico.

L'FBI attivò pertanto una richiesta di informazioni ai servizi di intelligence francesi e inglesi (Moussaoui aveva vissuto a Londra) attraverso i propri agenti distaccati nelle ambasciate di Parigi e Londra, e avvertì la CIA.

I messaggi e i memorandum trasmessi dall'FBI di Minneapolis rivelano che gli agenti di quell'ufficio arrivarono estremamente vicini a comprendere la natura del ruolo di Moussaoui: infatti ipotizzarono che il cittadino francese fosse parte di un piano terroristico che mirava a prendere il controllo di un aereo di linea in volo dall'Europa al Nord America e a schiantarlo contro un obiettivo negli Stati Uniti.

Anche la CIA, questa volta, comprese la gravità della minaccia e si adoperò per richiedere ulteriori informazioni ai suoi agenti all'estero e ai corrispondenti servizi di intelligence di altre nazioni.

Il 22 e il 27 agosto i servizi investigativi francesi risposero alle richieste americane, comunicando che esistevano collegamenti tra Moussaoui e un capo dei ribelli ceceni.

L'informazione fu giudicata insufficiente a ottenere un mandato giudiziario, perché i ribelli ceceni (che operavano contro la Russia) non erano considerati un'organizzazione terroristica nel senso stretto del termine.

I servizi di intelligence inglesi, invece, non risposero affatto.

Soltanto dopo l'11 settembre le richieste americane furono prese in considerazione e il 13 settembre gli inglesi comunicarono che Moussaoui era stato addestrato in un campo di Al-Qaeda in Afghanistan: questa informazione era esattamente ciò che serviva all'FBI, ma giunse troppo tardi.

Il 23 agosto, le notizie relative a Moussaoui furono discusse ai più alti livelli della CIA: "*Estremisti islamici si addestrano al pilotaggio*" era l'oggetto della riunione cui partecipò il direttore della CIA, George Tenet.

Nel corso dell'incontro Tenet fu informato dello stato delle indagini e fu evidenziato che Moussaoui aveva chiesto ai suoi istruttori di pilotare un volo simulato da Londra a New York.

Anche la FAA fu informata della vicenda Moussaoui, in termini generici, ma l'ente si limitò a comunicare che la presenza di arabi e mediorientali nelle scuole di volo americane era del tutto normale.

Nessuno di coloro che indagavano sul caso Moussaoui aveva letto il "Phoenix Memo"; nessuno correlò le informazioni fornite dall'FBI di Phoenix con quelle fornite dall'FBI di Minneapolis.

L'arresto di Moussaoui fu l'ultima occasione offerta ai servizi di intelligence americani per scoprire e bloccare l'attentato terroristico più devastante della Storia ma andò sprecata.

Conclusioni.

Con "il senno di poi", il numero di indicazioni e occasioni che i servizi di intelligence americani non seppero sfruttare, prima dell'11 settembre del 2001, fornisce un quadro decisamente sconcertante e inquietante.

Ma nel contesto di quel periodo, mancò la capacità di "unire i puntini", ossia di mettere in connessione indizi e segnalazioni e scoprire la vera natura di una minaccia della quale si aveva

sentore: il 6 agosto del 2001 il presidente Bush ricevette un rapporto riservato, intitolato "Bin Laden è determinato a colpire negli Stati Uniti" in cui si rappresentava, tra le altre cose, che "informazioni acquisite dall'FBI... evidenziano segnali di attività sospette nella nostra nazione che possono indicare preparativi per dirottamenti o altri tipi di attacchi, comprese recenti attività di sorveglianza di edifici federali a New York. L' FBI sta conducendo circa 70 investigazioni operative negli Stati Uniti, che ritiene correlate a Bin Laden".⁶⁶⁶



Il Rapporto Finale della Commissione indipendente (nella foto a sinistra), pubblicato nel 2004, individua ed elenca ben dieci opportunità che i servizi di intelligence ebbero per scoprire e impedire gli attacchi, e che non furono sfruttate adeguatamente.⁶⁶⁷

Esperti giornalisti investigativi hanno espletato inchieste indipendenti e approfondite, fornendo la loro interpretazione sulle cause e responsabilità di questo fallimento.

Peter Lance nel suo "1000 Years for Revenge" ha puntato il dito su alcuni funzionari e agenti dell'FBI, mostrando come arrivismo, arroganza, presunzione e superficialità condizionarono la risposta investigativa in una serie di fondamentali circostanze.

Lawrence Wright ("The Looming Tower") ha evidenziato la superficialità con la quale furono presi in considerazione dai comandi dell'FBI i segnali di allarme lanciati da agenti operativi che avevano intuito la gravità della minaccia rappresentata da Osama Bin Laden e da Al-Qaeda, e ha anche messo in luce le difficoltà incontrate dagli investigatori che operavano all'estero.

Steve Coll, in "Ghost Wars", attribuisce gran parte della responsabilità del fallimento al governo americano (e in particolare all'Amministrazione Clinton) per aver limitato la libertà d'azione della CIA in Afghanistan e per non aver adottato quelle misure (operazioni militari e clandestine) idonee a rovesciare il regime dei talebani e a contrastare Al-Qaeda nei suoi santuari.

Ciascuna di queste valutazioni si fonda su vari elementi fattuali e argomentazioni ragionevoli e proprio il fatto che studi così approfonditi e documentati abbiano portato a differenti conclusioni, è un elemento che indica la presenza di una serie di errori, distribuiti a diversi livelli e in diversi momenti, che concorsero nel determinare l'inefficacia e l'inerzia dell'apparato di sicurezza americano.

In effetti, la comunità di intelligence americana era costituita da enti (profondamente diversi per compiti, struttura e modalità operativa) che non scambiavano efficacemente le informazioni in loro possesso.

Siamo soliti parlare di FBI e CIA come di singoli soggetti pensanti, ma ciascuno dei due servizi era costituito da centinaia di uffici, sezioni, divisioni.

Mancava del tutto la capacità di distribuire correttamente le informazioni, di relazionarle tra loro, di discriminare efficacemente quelle utili.

I limiti legali entro i quali dovevano muoversi gli agenti erano estremamente stretti: il sistema di libertà individuali dell'ordinamento giuridico americano era uno dei più evoluti (se non il più evoluto) nel mondo e certamente di vari ordini di grandezza più ampio rispetto a quello di molti paesi che definiamo "civili".

I terroristi, forti dell'ampia disponibilità di risorse finanziarie e logistiche assicurate da Al-Qaeda, sfruttarono le vulnerabilità e i limiti di un sistema di sicurezza affetto dai mali tipici dei grandi

666 CR pagg. 261-262.

667 CR pagg. 355-356.

apparati burocratici.

Il rapporto finale licenziato nel 2004 dalla Commissione indipendente ha ben focalizzato queste lacune e, senza cadere nella tentazione di attribuire le ragioni del fallimento a un qualche capro espiatorio, ha portato all'introduzione di strumenti e regole operative concepite per rimuoverle.

Il problema della cooperazione e della comunicazione tra i vari servizi ha portato alla nascita del Department of Homeland Security, un dipartimento nel quale confluiscono tutte le informazioni che possono essere utili nel contrasto al terrorismo e che agisce in qualità di centro di coordinamento e cooperazione tra oltre 20 agenzie, enti e servizi.

Il problema dei vincoli giuridici all'attività dell'FBI e degli altri servizi di contro-terrorismo è stato affrontato introducendo un "pacchetto" di norme, denominato "Patriot Act", che ha aumentato i poteri delle forze investigative e ridotto talune garanzie alle libertà individuali, specialmente nei confronti dei cittadini stranieri.

La vigenza del "Patriot Act" non ha carattere definitivo ed è subordinata ai provvedimenti di rinnovo di competenza del Congresso.

Il problema dei finanziamenti e del supporto logistico ai terroristi ha portato allo sviluppo del controverso principio di "difesa preventiva".⁶⁶⁸

In base a questo principio gli Stati Uniti si riservano il diritto di agire (anche militarmente) nei confronti di quelle nazioni che rappresentano una minaccia (anche solo potenziale) per il paese e per i suoi alleati.

Al-Qaeda si è potuta rafforzare e ha potuto operare indisturbata grazie all'appoggio diretto o indiretto di cui ha potuto godere presso nazioni come il Sudan e l'Afghanistan, ma anche grazie alla scarsa propensione di altre nazioni a collaborare con i servizi di contro-terrorismo americani. Il principio di "difesa preventiva" costituisce uno strumento operativo sia in termini diretti (azioni militari, misure economiche e politiche) che indiretti (pressione politica e diplomatica).

Probabilmente l'attacco all'Iraq nel 2003 rappresenta la più drammatica espressione di esso.

⁶⁶⁸ "The National Security Strategy of the United States of America", 2002.

LE DOMANDE

Perché le Twin Towers sono crollate?

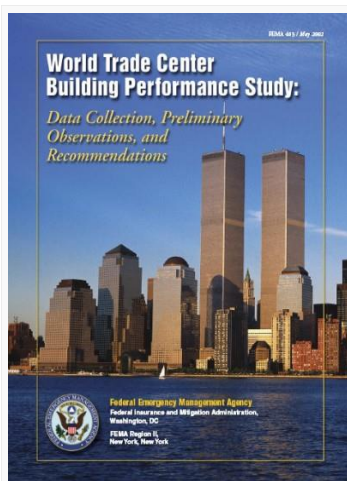
I collassi delle Twin Towers (ma anche quello dell'edificio WTC-7) sono stati oggetto di analisi e studi da parte di numerosi esperti in ingegneria strutturale e in metallurgia.

La comunità scientifica non ha alcun dubbio sul fatto che i danni strutturali provocati dagli impatti e l'azione del calore conseguente agli incendi innescati dal carburante trasportato dai velivoli, abbiano determinato i collassi, ma quale dei due fattori sia stato più determinante e quale sia stata l'esatta sequenza dei cedimenti è stato motivo di dibattito.

La questione non è puramente accademica, giacché essa chiama in causa aspetti fondamentali, la bontà del progetto costruttivo e la qualità dei materiali impiegati nella sua realizzazione, la rispondenza ai requisiti di sicurezza previsti dalle leggi, l'idoneità dei sistemi antincendio e delle vie di evacuazione, la sussistenza di analoghi fattori di rischio per altre costruzioni già esistenti o di futura realizzazione.

L'argomento è stato trattato anche a livello giudiziario, in una lunga vertenza tra l'immobiliere Larry Silverstein, che aveva affittato l'intero complesso, e le assicurazioni chiamate a risarcire il danno. Difatti il primo aveva interesse a dimostrare che gli attacchi terroristici erano stati la causa determinante dei crolli, mentre le seconde avevano interesse a dimostrare errori di progettazione e violazione delle norme di sicurezza.

Gli studi sui collassi.



Nel maggio del 2002 la FEMA, agenzia federale per la gestione di situazioni di emergenza, pubblicò un corposo rapporto intitolato "World Trade Center Building Performance Study" (foto a sinistra)⁶⁶⁹, cui hanno contribuito decine di esperti e l'ASCE, l'associazione americana degli ingegneri civili.

L'Executive Summary, che sintetizza le conclusioni del rapporto, spiega che i danni strutturali provocati dagli impatti furono immensi, ma la struttura dei due edifici riuscì a ripartire efficacemente i carichi tra gli elementi portanti sopravvissuti. I due edifici collassarono – spiegò la FEMA – a causa dell'ulteriore fattore di stress provocato dal calore degli incendi innescati dal carburante degli aerei, che indebolì l'acciaio.

Queste conclusioni sono state confermate da tutte le analisi tecniche successive, e in particolare dall'imponente serie di rapporti pubblicata nel 2005 dal NIST,⁶⁷⁰ l'istituto americano che stabilisce gli standard tecnologici, incaricato ufficialmente di analizzare i collassi e le loro cause.

Il NIST ha esaminato numerosi campioni degli elementi strutturali recuperati dalle macerie del World Trade Center e ha proceduto a una serie di simulazioni reali e al computer. Le conclusioni sono sintetizzate nelle 298 pagine del documento siglato NCSTAR1.

In termini generali, come abbiamo detto, il NIST ha confermato le spiegazioni fornite dalla FEMA in ordine alle cause dei collassi ma ha notevolmente approfondito la ricostruzione della sequenza di eventi che li ha innescati.

669 <http://www.fema.gov/rebuild/mat/wtcstudy.shtm> (disponibile anche dal sito Crono911).

670 <http://wtc.nist.gov/> (disponibile anche dal sito Crono911).

Oltre alla FEMA e al NIST, numerosi altri studi ingegneristici da tutto il mondo hanno analizzato i collassi.

Ne elenchiamo qualcuno, a titolo di esempio:

- "Collapse of the World Trade Center Towers", di Charles Clifton, ingegnere strutturale dell'HERA, Nuova Zelanda, 2001;
- "Simulation for the Collapse of WTC after Aeroplane Impact", di Lu Xingheng e Jiang Jianjing, Dipartimento di Ingegneria Civile dell'Università Tsinghua, Beijing (Cina), 2002;
- "The World Trade Center and 9/11", Tim Wilkinson, Dipartimento di Ingegneria Civile dell'Università di Sidney, Australia, 2006;
- "Innovative Structural Engineering for Tall Buildings in Fire", di Susan Lamont e altri, Scuola di Ingegneria ed Elettronica, Università di Edimburgo (Inghilterra), 2005;
- "Role of Fire Resistance Issues in the Collapse of the Twin Towers", V.K.R. Kodur, Istituto di Ricerca nelle Costruzioni, NRCC, Ottawa (Canada) studio presentato alla International Conference on Tall Buildings di Kuala Lumpur (Malesia), 2003;
- "The Collapse of the World Trade Center", prof. Thomas Eagar, MIT, USA, 2002;
- "Collapse of World Trade Center Towers", di Zdenek P. Bazant, Jia-Liang Le e altri, Dipartimento di Ingegneria Civile della Northwestern University, Evanston, USA, 2007;
- "World Trade Center Collapse, Field Investigations and Analyses", del prof. Abolhassan Astanteh, Dipartimento di Ingegneria Civile dell'Università della California, IX Conferenza araba di ingegneria strutturale, Abu Dhabi (Emirati Arabi Uniti), 2003.⁶⁷¹



A. Astanteh ispeziona l'interno di una colonna del WTC.
Fonte: HNSE.

Gli ultimi studi citati sono particolarmente interessanti. Quello di Bazant è il più aggiornato (dicembre 2007) e approfondisce la dinamica dei collassi; lo studio del prof. Astanteh si distingue perché il suo autore ha studiato e analizzato direttamente le macerie e i rottami del World Trade Center.

La struttura delle Twin Towers.⁶⁷² ⁶⁷³

Le Twin Towers furono completate nel 1970, su progetto dell'architetto Minoru Yamasaki.

Alte 110 piani e 411 metri, pesavano

circa 500.000 tonnellate ciascuna.
Ciascun lato misurava 63,5 metri.

La struttura era tubolare: i carichi erano ripartiti tra gli elementi perimetrali e quelli del core, tutti in acciaio.

I "piani" erano realizzati con pannelli di acciaio e cemento che sostenevano i carichi "vivi" (persone, allestimenti, attrezzature eccetera).

La sicurezza antincendio era assicurata da un rivestimento isolante applicato sugli elementi strutturali, un sistema di spegnimento automatico a irrigazione (sprinkler) e le consuete manichette antincendio per i pompieri.

La Port Authority, proprietaria del World Trade Center, ha dichiarato che in sede progettuale si tenne conto della possibilità che un aereo di linea colpisse le Twin Towers.

La circostanza è anche menzionata in un documento.

Il NIST non ha trovato però alcuna conferma né che i calcoli progettuali abbiano tenuto conto

⁶⁷¹ Tutti gli studi citati sono reperibili dal sito Crono911.

⁶⁷² "The Collapse of the World Trade Center", Prof. Thomas Eagar, MIT, USA 2002.

⁶⁷³ NIST NCSTAR-1.

di questo requisito, né che sia stato considerato l'effetto di vasti incendi provocati dal carburante.⁶⁷⁴

Gli impatti.

È stato calcolato che ciascun impatto scaricò contro le Twin Towers un'energia comparabile a quella sviluppata da 500 tonnellate di alto esplosivo, l'equivalente di un piccolo ordigno nucleare da mezzo chilotone.⁶⁷⁵

Gli impatti distrussero o danneggiarono gravemente una parte degli elementi strutturali perimetrali e del core.

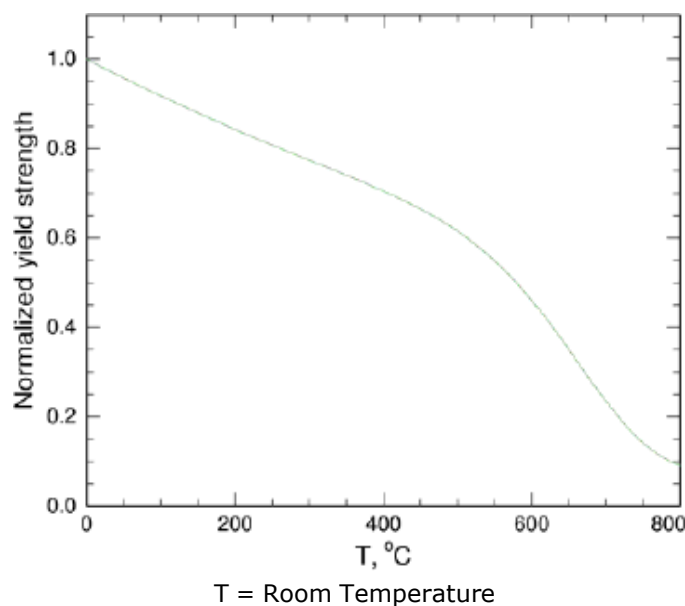
Le Twin Towers resistettero all'urto e all'esplosione del carburante degli aerei: la struttura elastica ridistribuì i carichi sugli elementi rimasti.

La robustezza dei due grattacieli consentì a decine di migliaia di persone di evacuare il World Trade Center e di mettersi in salvo.

Purtroppo, nei piani colpiti dagli aerei, i rivestimenti isolanti antincendio applicati sugli elementi strutturali furono strappati via e le condutture d'acqua che alimentavano il sistema automatico con gli sprinkler furono tranciate: l'acciaio era esposto al calore e alle fiamme.

I collassi.

Per fondere l'acciaio strutturale sono necessarie temperature nell'ordine dei 1500 gradi centigradi ma – come dimostra il grafico qui sotto (fonte NIST) – il metallo perde una percentuale significativa della sua resistenza a temperature di gran lunga inferiori:



Già a 600 gradi la resistenza dell'acciaio strutturale si dimezza.

È stato verificato che gli incendi al World Trade Center raggiunsero temperature nell'ordine di oltre 800 gradi centigradi.⁶⁷⁶

Gli elementi portanti sopravvissuti, che già dovevano sopportare carichi molto più elevati del normale, cedettero per l'esposizione prolungata al calore così intenso.

I blocchi di struttura che si trovavano al di sopra dei punti d'impatto, pesanti decine di migliaia di tonnellate, crollarono travolgendo il resto della struttura.

Il collasso si consumò in circa 13 secondi per la North Tower e circa 10 secondi e mezzo per la South Tower (che fu la prima a crollare).

674 NIST NCSTAR-1, pag. 13.

675 Stanford Report, 2001.

676 NIST NCSTAR-1, pag. 127.

II WTC-7.

Nel pomeriggio dell'11 settembre, l'edificio 7, un grattacielo di 47 piani situato a un centinaio di metri dalla North Tower, collassò su sé stesso.

L'edificio era stato investito dalle macerie del collasso della North Tower e al suo interno si erano sviluppati incendi che avevano bruciato, senza alcun controllo, per molte ore.

A lungo si è ritenuto che la combinazione di danni strutturali subiti dall'edificio per effetto dell'impatto delle macerie (nella foto a destra) e di stress indotto dal calore degli incendi, ne avesse determinato il collasso.



Tra gli studi più interessanti sul collasso dell'edificio 7 troviamo quello di Arthur Scheuerman, ufficiale dei vigili del fuoco di New York, che già nel dicembre 2006 appuntò la sua attenzione sul ruolo svolto dagli incendi in prossimità di alcuni elementi strutturali fondamentali.⁶⁷⁷

Nel 2008 il NIST ha pubblicato il rapporto NCSTAR-1A⁶⁷⁸ che spiega come i danni strutturali del WTC-7 non ebbero un ruolo significativo nel collasso, determinato dal cedimento di un elemento strutturale, esposto al calore degli incendi incontrollati, che ha innescato il crollo.

In effetti l'edificio era stato realizzato sopra una costruzione già esistente, per cui i carichi furono distribuiti attraverso un sistema di lunghi elementi strutturali orizzontali. Il cedimento di uno di questi elementi determinò un catastrofico collasso progressivo.

⁶⁷⁷ "The Collapse of Building 7", Arthur Scheuerman, 2006.

⁶⁷⁸ <http://wtc.nist.gov/> (disponibile anche dal sito Crono911).

LE DOMANDE

Chi sono i cospirazionisti e cosa c'è dietro?

"Il collasso delle Torri Gemelle fu determinato da una demolizione controllata con cariche esplosive già predisposte".

"Nessun aereo ha mai colpito il Pentagono".

"Gran parte dei presunti direttori dell'11 settembre sono ancora vivi".

"Il volo United 93 fu abbattuto in volo".

"Al-Qaeda è una creazione della CIA".

"Larry Silverstein ordinò la demolizione dell'Edificio 7".

"La verità ufficiale sull'11 settembre è un falso".

Molto probabilmente vi sarà capitato di leggere o sentire qualcuna di queste affermazioni, oggetto di film, libri, dibattiti, eccetera.

È la cosiddetta "teoria del complotto" o "teoria della cospirazione" o "verità alternativa", sostenuta da personaggi che nel linguaggio Internet sono definiti "complottisti" o "cospirazionisti".

Secondo queste teorie, gli attentati dell'11 settembre sarebbero stati orchestrati e realizzati dallo stesso governo americano (ma esistono numerose varianti che attribuiscono la responsabilità agli "ebrei" oppure alla misteriosa setta degli "Illuminati" o finanche agli extraterrestri) allo scopo di imporre un Nuovo Ordine Mondiale (ma anche qui le variazioni al tema non mancano e spaziano dalla speculazione immobiliare al controllo del petrolio).

Teorie cospirazioniste sono state proposte, negli ultimi decenni, per quasi tutti gli avvenimenti che hanno caratterizzato la Storia, antica e recente: Napoleone fu avvelenato; l'attacco a Pearl Harbor fu voluto e previsto dagli americani; il presidente Kennedy fu ucciso dalla CIA; l'uomo non è mai stato sulla Luna; la principessa Diana fu assassinata dai servizi segreti di Sua Maestà; uragani e terremoti sono provocati dai militari.

Solitamente, chi sostiene la teoria del complotto sull'11 settembre crede anche a buona parte (se non tutte) delle altre.

Il mondo delle teorie cospirazioniste è molto variegato (anche dal punto di vista della collocazione politica e ideologica dei suoi sostenitori) e spesso è anche redditizio: sono stati realizzati e venduti migliaia di libri, film e documentari, per non parlare di conferenze e dibattiti.

C'è persino chi fa soldi sfruttando queste teorie per vendere pubblicità, spillette, magliette, cappellini e altri tipi di gadget (foto a destra).⁶⁷⁹



⁶⁷⁹ 911Guide, "Truth Movement Merchandise".

La storia del cospirazionismo sull'11 settembre.

Nel 2002 il giornalista francese Thierry Meyssan pubblicò il libro *"L'Effroyable imposture"* (La grande menzogna) in cui sosteneva che gli attacchi dell'11 settembre erano una montatura e nessun aereo si era schiantato contro il Pentagono: da allora, nel giro di pochi anni, sono stati scritti oltre 3.000 libri su questi temi e prodotti centinaia di film e documentari.

Meyssan ha venduto centinaia di migliaia di copie del suo libro, tradotto in almeno 28 lingue.

Da un'intervista su Al-Arabiya del 13 aprile 2005:

Al-Arabiya: *"Infine mi permetta un'ultima domanda. Riguarda i benefici materiali e morali che ha guadagnato grazie alla vendita del suo libro. Qualcuno parla di una enorme fortuna che le avrebbe portato la vendita del suo libro, che sarebbe il solo motivo che la spinge ad affrontare questi argomenti molto sensibili. Come risponde a queste osservazioni?"*

Thierry Meyssan: *"Il successo mondiale dei miei libri mi ha portato molti soldi. Però bisogna avere un ordine di grandezza: un libro su scala internazionale fa guadagnare meno di un disco su scala nazionale. Questo denaro non l'ho utilizzato per me, ma per finanziare con altre persone e sviluppare l'associazione che io presiedo, il Réseau Voltaire. Ho riunito intorno a me militanti e 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 pubblicano siti di informazione e di analisi in diverse lingue."*

A proposito di Meyssan, è curioso leggere il commento del giornalista James Robbins, uno delle decine di testimoni che videro il Boeing 757 dirigersi contro il Pentagono:

*"Stavo guardando proprio in quella direzione quando l'aereo attaccò. La vista di quel 757 che picchiava con un'angolazione che non lasciava scampo, è congelata nella mia memoria... per questo motivo è naturale che io la prenda come una questione personale quando spunta un idiota come Meyssan a dire che non è vero..."*⁶⁸⁰

Nel 2005 fu prodotto il film *Loose Change*, che sosteneva una serie di teorie complottiste sull'11 settembre. Inizialmente distribuito gratuitamente, è diventato un successo mondiale con milioni di copie realizzate in molte nazioni e decine di milioni di visualizzazioni sul Web.

La prima edizione è stata seguita da una seconda e infine da una terza denominata *"Final Cut"*, ciascuna delle quali presenta significative modifiche rispetto alla precedente, al punto che l'ultima versione ha poco in comune con la prima.

Tra il 2004 e il 2005, numerosi sostenitori di teorie "alternative" si organizzarono nel *"9/11 Truth Movement"*, auto-proclamandosi "ricercatori della verità sull'11 settembre".

Negli Stati Uniti il complottismo ruota essenzialmente attorno a questi personaggi:

- David Ray Griffin, teologo;
- Alex Jones, conduttore radiofonico e regista;
- James Fetzer, filosofo;
- Jim Hoffman, ingegnere informatico;
- Webster Tarpley, giornalista;
- Jimmy Walter, imprenditore;
- Steven Jones, fisico nucleare;
- William Rodriguez, impiegato presso il World Trade Center;
- Robert Balsamo, pilota;
- Richard Gage, architetto.

680 National Review, 09/04/2002.

In Europa, oltre al citato Meyssan, troviamo Andreas von Bulow (politico tedesco) e David Icke (scrittore inglese).

In Italia, il "movimento" fa perno su tre personaggi: l'europarlamentare e giornalista Giulietto Chiesa; il regista Massimo Mazzucco; il giornalista Maurizio Blondet.

Massimo Mazzucco nel 2006 ha prodotto il documentario "*Inganno Globale*", distribuito sia in forma gratuita che a pagamento (anche in forma di allegato a un libro con lo stesso titolo) e gestisce il sito Web "Luogocomune", che ospita teorie cospirazioniste di ogni genere.

Giulietto Chiesa ha presentato nel 2007 il documentario "*Zero*", prodotto con il contributo finanziario di centinaia di sostenitori-investitori e pensato per la grande distribuzione cinematografica. La pellicola non ha riscosso il successo commerciale auspicato dai suoi produttori ed è stata proiettata solamente in piccole sale cinematografiche (circoli, associazioni, centri sociali, scuole), a pagamento.

Anche in questo caso il film è stato distribuito assieme a un libro con lo stesso titolo.

Le teorie complottiste hanno fatto presa su buona parte dell'opinione pubblica mondiale.

Alcuni sondaggi rivelano che circa metà dei campioni intervistati tende a credere (in tutto o in parte) ad esse.

Il dato non deve stupire: la gente tende a pensare che se una certa teoria è proposta con insistenza, qualcosa di vero deve pur esserci.

Pochi hanno tempo, voglia e capacità di reperire e studiare la mole di documentazione disponibile, e le teorie complottiste sono spesso proposte in modo accattivante e accompagnate da argomentazioni seducenti e false "prove" studiate per trarre in inganno l'ascoltatore o lo spettatore.

In un certo senso, il fenomeno presenta significativi punti di contatto con le tecniche utilizzate da imbonitori, truffatori e venditori porta-a-porta.

Un mondo variegato.

Alcuni commentatori hanno cercato di fornire una spiegazione univoca al fenomeno del cospirazionismo, riconducendolo nella sua interezza a una forma di deviazione psicologica o a un pregiudizio ideologico.

In realtà il panorama del complottismo è estremamente vario e non può essere in alcun modo ridotto a una sola prospettiva, sia essa psicologica o ideologica.

Innanzitutto, bisogna distinguere tra coloro che sono impegnati a sostenere, diffondere e pubblicare le teorie complottiste e coloro che a esse danno credito.

I primi, infatti, sono necessariamente in mala fede, in quanto consapevolmente omettono e manipolano fatti e circostanze allo scopo di ingannare il proprio pubblico. I secondi, invece, sono spesso persone che hanno scarsa conoscenza dei temi trattati (invero molto complessi) e pertanto permeabili alle tecniche di inganno utilizzate dai complottisti.

In questa sede, quando parliamo di complottisti, intendiamo riferirci al primo gruppo di individui.

Nel corso degli anni abbiamo constatato che essi risultano quasi sempre inquadrabili in una o più di queste categorie:

- Antiamericani;
- Antisemiti/antisraeliani;
- Estrema sinistra;
- Estrema destra;
- Nazi-islamismo;

- Anarchici;
- Studiosi o credenti di "scienze" paranormali, ufologia, miti e leggende;
- Adepti di particolari sette o gruppi religiosi;
- Speculatori e profittatori.



Meysan (nella foto a sinistra, l'uomo in giacca e cravatta) per esempio, è notoriamente antiamericano, è molto vicino all'estremismo islamico ed è estremamente ostile a Israele. Ha dato vita a una serie di iniziative e organizzazioni (Asile, Axis for Peace, Voltaire Network) che rappresentano altrettanti strumenti formidabili di disinformazione e propaganda.

Giulietto Chiesa (nel manifesto propagandistico a destra), collabora alle iniziative di Meysan e ne ha seguito l'esempio con il progetto Megachip che ha portato le teorie complottiste all'interno di molte scuole italiane.

La sua amicizia con il famoso comico Beppe Grillo gli è valsa una notevole pubblicità veicolata dagli affollati Meet-Up di quest'ultimo.

Molti complottisti americani sono invece schierati su posizioni di estrema destra e di razzismo: in questo caso il filo conduttore è l'antisemitismo.



Sul sito di Robert Balsamo si può leggere propaganda per negare agli immigrati il diritto all'istruzione e all'assistenza sanitaria gratuita.⁶⁸¹

William Rodriguez si è convertito all'islamismo e ha partecipato a incontri e convegni organizzati da gruppi neonazisti, antisemiti e negazionisti dell'Olocausto.⁶⁸²

David Icke sostiene che il mondo è governato da una razza di lucertole aliene in grado di assumere sembianze umane.⁶⁸³

Steven Jones sostiene di avere le prove che Gesù Cristo è stato in Sud America.⁶⁸⁴

Un articolo sul portale di sinistra Indymedia del 18 settembre 2006 evidenziava la deriva a estrema destra di quella parte del complottismo italiano che si riconosce in Maurizio Blondet e Massimo Mazzucco.⁶⁸⁵

681 Sito MySpace di Robert Balsamo, nick JohnDoeX.

682 9/11 Stories, "William Rodriguez, Escape Artist", Mark Roberts.

683 "The Biggest Secret", David Icke.

684 "Behold my Hands: Evidence for Christ's Visit in Ancient America".

685 Indymedia, 18/09/2006.

I pregiudizi razziali di Blondet, peraltro, sono evidenti nelle sue stesse pubblicazioni.⁶⁸⁶

Potremmo continuare a lungo, ma preferiamo che il lettore scopra da sé quanto sia fetido l'acquitrino in cui sguazzano le teorie complottiste.

Molto spesso, i complottisti diffondono la propria disinformazione con lo scopo criminale di mettere in dubbio la stessa esistenza del terrorismo e di organizzazioni come Al-Qaeda, e di insinuare che gli attentati terroristici siano opera diretta delle forze di polizia e dei servizi investigativi chiamati a contrastarle.

In questo senso, complottisti sono tra i migliori alleati dei terroristi: è bene tenerlo a mente.

I debunker.

Alla disinformazione complottista si oppongono i debunker ("smontatori"), persone che mettono in evidenza i trucchi e le menzogne adoperati dai cospirazionisti.

Il fronte del debunking in Italia è rappresentato dal gruppo di ricercatori denominato Undicisettembre⁶⁸⁷ e coordinato dal giornalista Paolo Attivissimo, ma sul Web non mancano iniziative di altri volenterosi.

Ciò nonostante, le teorie complottiste dilagano e continueranno a dilagare, come avviene per buona parte delle leggende metropolitane, aiutate dalla compiacenza dimostrata dai mass-media e dalla scarsa preparazione di gran parte dei giornalisti e dei commentatori chiamati ad assicurare il contraddittorio.

Ciò è vero specialmente in Italia e in Europa.

Infatti, negli Stati Uniti i media si sono dimostrati molto più freddi nei confronti dei complottisti e la prestigiosa rivista di divulgazione scientifica Popular Mechanics ha dedicato un numero speciale e un libro ("*Debunking 9/11 Myths*") che ne smonta le principali teorie.

In Italia la questione è stata affrontata dal settimanale *Diario* che alla fine del 2006 pubblicò un articolo di copertina di Enrico Deaglio dal titolo "*Il complotto dell'11 settembre? Una boiata pazzesca*"⁶⁸⁸ e dal mensile di divulgazione scientifica *Focus* nel numero di febbraio 2007.

Suggeriamo, a chi voglia approfondire queste tematiche, una visita ai siti *Undicisettembre* (coordinato giornalista Paolo Attivissimo), *Perle Complottiste* (una raccolta di piccole grandi fandonie dei complottisti) e *Crono911* (in particolare la disamina del film complottista *Inganno Globale*).

686 "*Sulla Inferiorità Mentale del negro e di altri...*", Maurizio Blondet, 1/11/2007.

687 www.undicisettembre.info.

688 *Corriere della Sera*, 29/9/2006.

LE DOMANDE

Quale futuro?

Per fare un'analisi sugli scenari che possiamo aspettarci nel prossimo futuro, è utile partire dalla corretta individuazione dello scenario in cui ci troviamo oggi.

L'11 settembre 2001 è stato un evento che ha prodotto conseguenze che probabilmente nemmeno lo stesso Osama Bin Laden e lo "stato maggiore" di Al-Qaeda avevano previsto o voluto.

La videocassetta rinvenuta in Afghanistan, alla fine del 2001, ci mostra un Osama Bin Laden che ammette chiaramente di non aver immaginato che le Twin Towers sarebbero crollate e sappiamo che il capo di Al-Qaeda, inizialmente, aveva tentato di negare le proprie responsabilità in ordine agli attentati, nel tentativo di proteggere il regime dei talebani dalla rappresaglia americana.

Infatti, senza il collasso delle Twin Towers, gli attacchi dell'11 settembre avrebbero provocato un bilancio molto più basso, in termini di vite umane e di distruzioni.

Pensiamo al Pentagono: l'attacco ha provocato poco più di un centinaio di morti e l'edificio è stato riparato.

Se a New York fosse accaduta una cosa simile, gli attentati non si sarebbero discostati troppo, come ordine di grandezza, rispetto a quello del 1983 a Beirut, che provocò la morte di oltre 240 marines americani e di quasi 60 militari francesi.

La reazione americana sarebbe stata in ogni caso molto dura e probabilmente la sorte dei talebani non sarebbe stata diversa, ma è facile immaginare che le polemiche avrebbero infiammato la politica interna negli Stati Uniti e avrebbero portato a una vasta riflessione sulla politica estera americana negli ultimi decenni: forse era questo il vero obiettivo di Osama Bin Laden?

L'entità della devastazione, paragonabile a quella dell'esplosione di un piccolo ordigno nucleare, ha invece calato il paese in uno stato di belligeranza, nel quale non c'erano spazi per polemiche e riflessioni: la nazione si è schierata compatta con il suo presidente.

Qualunque fosse il risultato ricercato da Al-Qaeda, sta di fatto che la distruzione del cuore di Manhattan e la morte di tremila civili hanno infranto qualsiasi blocco psicologico alla pianificazione ed esecuzione di attentati di questa scala: i terroristi possono pensare più in grande di quanto abbiano mai fatto e nulla impedisce, ora, di immaginare devastazioni ancor più ampie.

La lettura dei documenti prodotti nel corso delle varie inchieste fa comprendere come gli analisti abbiano individuato due fattori fondamentali per il successo degli attacchi dell'11 settembre: le ampie capacità finanziarie di Al-Qaeda e la sua possibilità di agire indisturbata grazie al favore di cui godeva presso una serie di nazioni compiacenti o tolleranti.

L'organizzazione degli attentati è costata milioni di dollari.

I loro esecutori, organizzatori e fiancheggiatori si sono spostati attraverso il mondo: Europa, Americhe, Asia, Africa.

I dirottatori sono stati addestrati in veri e propri campi militari, hanno frequentato costose scuole di volo, sono stati finanziati con movimenti di denaro su scala internazionale.

Il governo americano ha concluso che la guerra globale al terrorismo doveva necessariamente

passare attraverso la soppressione (anche in via preventiva) di quei governi e regimi disponibili a fornire supporto finanziario e logistico ai gruppi terroristici e a proteggerli ostacolando le attività investigative internazionali sul proprio territorio. Tali valutazioni hanno portato agli interventi militari in Afghanistan, in Iraq e in Somalia.

Sbaglia, quindi, chi pensa che il governo americano abbia attaccato l'Iraq per controllare i suoi giacimenti di petrolio.

Difatti, persino laddove la produzione irachena di petrolio dovesse tornare a pieno regime (con un ricavo di oltre 60 miliardi di dollari annui ai valori del 2005)⁶⁸⁹ e gli Stati Uniti ne fossero i fruitori privilegiati, ciò non basterebbe a compensare i costi di una guerra che già nel 2006 aveva superato i 1.000 miliardi di dollari.⁶⁹⁰

Al contrario, a tutto il 2008, l'Iraq rappresenta una fonte secondaria di importazione di petrolio per gli Stati Uniti: solo il 5% del fabbisogno.⁶⁹¹

Lo stesso Fidel Castro, acerrimo nemico del governo americano, in un discorso televisivo del 2 novembre 2001 spiegava (a proposito dell'attacco all'Afghanistan):

*"Non condivido l'opinione di chi pensa che gli Stati Uniti siano andati in Afghanistan per il petrolio. Nessun paese farebbe l'errore di accorrere semplicemente dove c'è il petrolio e di certo non una nazione che ha accesso a tutto il petrolio nel mondo, compreso tutto il gas e il petrolio che possono desiderare dalla Russia. Agli Stati Uniti basta investire, comprare e pagare".*⁶⁹²

Tuttavia, le operazioni militari non hanno conseguito i successi auspicati: ampie zone della Somalia sono ancora sotto il controllo dei guerriglieri islamici; in Afghanistan la guerriglia talebana resta attiva e pericolosa; nel conflitto in Iraq hanno perso la vita migliaia di soldati americani e la situazione nel paese è ancora instabile.

Il presidente americano Bush aveva avvisato che la guerra al terrorismo sarebbe stata lunga e sanguinosa, ma la situazione di crisi economica in cui versano gli Stati Uniti potrebbe indurre i suoi successori ad adottare una strategia che faccia perno su iniziative politiche e diplomatiche, piuttosto che su quelle militari.

Osama Bin Laden è sfuggito alla cattura e l'attività di propaganda di Al-Qaeda continua a infiammare e ispirare gli animi dei fondamentalisti e ad alimentare il loro odio nei confronti dell'Occidente.

La minaccia del terrorismo si mantiene su livelli elevati e condiziona numerosi aspetti della nostra vita quotidiana: è ben difficile che questo stato di cose possa mutare nei prossimi anni.

Per quanto sia difficile da accettare, dobbiamo continuare a considerarci in guerra contro un nemico subdolo e insidioso, che cerca e cercherà di colpirci nuovamente.

Le dichiarazioni dei candidati alle elezioni presidenziali americane del 2008 (vinte dal democratico Obama) consentono di intuire la direzione in cui si muoverà il governo americano nei prossimi anni.

Barack Obama, candidato democratico eletto alla presidenza: *"Voglio più risorse e più soldati per finire la guerra contro i terroristi che ci hanno attaccato l'11 settembre e sia chiaro che dobbiamo eliminare Osama Bin Laden e i suoi collaboratori se riusciamo a individuarli (...). Terminerò questa guerra in Iraq in modo responsabile, porterò a termine la guerra contro Al-Qaeda e i talebani in Afghanistan. Rinoverò la nostra forza militare per andare incontro ai futuri conflitti (...) costruirò nuove alleanze per sconfiggere le minacce del XXI secolo: terrorismo e proliferazione nucleare..."*⁶⁹³

689 CRS Report, 13/04/2005.

690 MSNBC, 17/03/2006.

691 Global Consulting, Aprile 2008.

692 Discorso di Fidel Castro del 02/11/2001, trascrizione di Emperor.

693 Discorso di Obama alla Convention democratica di Denver, 28/08/2008.

Joe Biden, candidato democratico designato alla vicepresidenza: *"I fatti dimostrano che Al-Qaeda e i talebani, la gente che ci ha attaccato l'11 settembre, si sono riorganizzati sulle montagne tra l'Afghanistan e il Pakistan e stanno pianificando nuovi attacchi"*.⁶⁹⁴

John McCain, candidato repubblicano sconfitto nella corsa alla presidenza: *"Osama Bin Laden è responsabile della morte di migliaia di americani innocenti. Adesso sta orchestrando altri attacchi contro gli Stati Uniti. Faremo ciò che è necessario. Lo inseguiremo, lo cattureremo, lo assicureremo alla giustizia. E io lo seguirò fino alle porte dell'inferno"*.⁶⁹⁵

Al di là della scontata retorica elettorale, la posizione di qualsiasi nuovo governo americano sarà quella di continuare l'intervento militare in Afghanistan e in Iraq fino al momento in cui entrambi i paesi saranno in grado di mantenere un controllo pieno e stabile del proprio territorio: particolare importanza viene data alla necessità di debellare del tutto la presenza dei talebani e di Al-Qaeda nell'area di confine tra Afghanistan e Pakistan.

Questo risultato – tutt'altro che facile e rapido – consentirebbe di chiudere la fase della ritorsione conseguente agli attentati dell'11 settembre e di spostare la guerra globale al terrorismo dal piano militare a quello della diplomazia e dell'intelligence.

In ogni caso, è bene sottolineare che Al-Qaeda è solo l'espressione di una corrente del fondamentalismo islamico che affonda le sue radici nell'ala dura della Fratellanza Islamica egiziana: lo smantellamento di Al-Qaeda e l'eventuale cattura o uccisione di Osama Bin Laden non rimuoveranno il problema di fondo rappresentato dai gruppi terroristici che si ispirano a quelle ideologie.

Nota (settembre 2021): il testo di questo capitolo è stato redatto nel 2006 e aggiornato nel 2009. Abbiamo deciso di lasciarlo così com'è, anche se da allora il panorama del terrorismo internazionale è significativamente cambiato. Osama Bin Laden è stato ucciso nel 2011 dalle forze speciali americane. Ayman al-Zawahiri, che ha preso il suo posto alla guida di Al-Qaeda, sarebbe morto a sua volta nel 2020, per cause naturali (la notizia è stata diffusa da fonti giornalistiche ma mai confermata ufficialmente). Un nuovo movimento terroristico, l'IS (Stato Islamico), figlio dalla guerriglia in Iraq e in Siria, è andato affermandosi nella comunità islamica, relegando progressivamente Al-Qaeda a un ruolo marginale.

Con il ritiro della NATO dall'Afghanistan, completato nel 2021, i Talebani hanno rapidamente riconquistato il territorio e la nazione è tornata nelle loro mani.

Lo scoppio della pandemia da virus Covid-19 nel 2020 ha segnato, in un certo senso, la chiusura del capitolo 11 settembre nel libro della Storia.

Oggi il contesto mondiale è notevolmente cambiato. Nuove tecnologie di estrazione hanno ridotto il peso strategico del petrolio mediorientale: il maggior produttore di petrolio sono oggi gli Stati Uniti, che ne producono più del proprio fabbisogno, e fra i primi 10 paesi estrattori si sono collocati la Russia, il Canada e la Cina. La Russia ha superato la crisi della disgregazione dell'URSS e lo sviluppo economico e militare cinese non conosce limiti. C'è sempre meno interesse, da parte americana e del mondo occidentale in generale, a impegnarsi nelle vicende mediorientali, mentre cresce l'influenza russa (come testimoniato dal suo diretto coinvolgimento nella guerra in Siria) e cinese (che sta investendo notevoli risorse anche in Afghanistan). La presenza di nuovi attori potrebbe alleggerire la pressione terroristica nei confronti degli Stati Uniti e dell'Europa ma le incognite sono troppe per fare previsioni attendibili.

694 Discorso di Joe Biden alla Convention democratica di Denver, 27/08/2008.

695 "John McCain on War & Peace", OnTheIssue, 03/05/2007.

APPENDICI

APPENDICE

Le telefonate dai voli dirottati

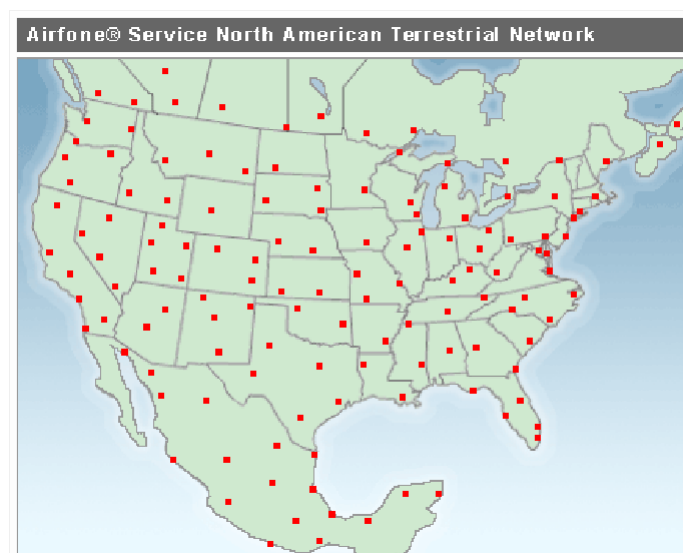
Dai voli dirottati l'11 settembre del 2001 sono partite numerose telefonate nel corso delle quali assistenti di volo e passeggeri hanno spiegato ciò stava accadendo sui velivoli.

È solamente grazie a queste telefonate che conosciamo i momenti drammatici vissuti dagli sfortunati equipaggi e passeggeri di quei quattro voli.

La maggior parte di esse è stata effettuata utilizzando i telefoni di bordo (sistema Airphone). Infatti, la American Airlines utilizzava un sistema di telefonia della AT&T mentre la United Airlines utilizzava un sistema della GTE Airfone (nel 2000 la compagnia fu acquistata dalla Verizon).

Entrambi i sistemi erano concepiti per permettere telefonate a qualsiasi quota e velocità (dati di fonte Verizon riportano che il sistema era efficiente fino a oltre 35.000 piedi di quota).

I passeggeri potevano utilizzare questi sistemi telefonici addebitando il costo della chiamata su una carta di credito.



Il sistema Airphone è molto diverso da quello usato dai telefonini cellulari: è costituito da una rete di stazioni radio distribuite su tutto il territorio USA e dedicato a gestire queste telefonate. Ove non sia disponibile una stazione radio, il collegamento avviene via satellite.

A sinistra mostriamo la mappatura delle stazioni radio della Verizon Airfone, la quale dichiarava:

"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 parlate al telefono".*⁶⁹⁶

L'American Airlines ha dismesso il sistema nel 2002, sostituendolo – sulle rotte internazionali – con un sistema satellitare.⁶⁹⁷

La Verizon ha cessato il proprio servizio nel 2006.⁶⁹⁸

A destra: un Airphone della Verizon Airfone, installato sugli schienali delle poltrone dei passeggeri.



Di seguito proponiamo una serie di prospetti, basati sulla

⁶⁹⁶ "Airfone Service", Verizon, 2006.

⁶⁹⁷ CNET News, 6/2/2002.

⁶⁹⁸ Atlanta Journal, 05/07/2006.

documentazione esibita nel corso del Processo Moussaoui,⁶⁹⁹ sugli interrogatori dell'FBI⁷⁰⁰ e su una ricerca da noi espletata nel 2006⁷⁰¹ (con indicazione delle fonti), che sintetizzano le telefonate partite da ciascun volo.

Volo American 11.

Assistente di volo Betty Ong: 1 telefonata a personale dell'American Airlines. La prima parte della telefonata è stata registrata dall'American Airlines.⁷⁰² Sistema AT&T.

Assistente di volo Madeline Sweeney: 3 telefonate a personale dell'American Airlines. Sistema AT&T.

Volo United 175.

Assistente di volo Robert Fangman:⁷⁰³ 2 chiamate a personale della United Airlines. Sistema GTE-Verizon.

Passeggero Peter Hanson: 2 telefonate a familiari. Sistema GTE-Verizon.

Passeggero Brian Sweeney: 2 telefonate a familiari (in una delle quali ha risposto la segreteria telefonica). Sistema GTE-Verizon.

Passeggero Gamet Bailey: 3 telefonate a familiari. Sistema GTE-Verizon.

Volo American 77.

Assistente di volo Renee May: 1 telefonata a familiari. Sistema AT&T.

Passeggera Barbara Olson: almeno 4 telefonate a familiari (alcune lasciate in attesa dai centralinisti). Sistema AT&T.

Volo United 93.

Assistente di volo CeeCee Lyles: 2 telefonate a parenti. Una di esse (registrata sulla segreteria telefonica)⁷⁰⁴ è stata effettuata con il sistema GTE Verizon, l'altra con un telefonino cellulare.

Assistente di volo Sandra Bradshaw: 1 telefonata a personale della United Airlines e una a parenti, entrambe con sistema GTE Verizon.

Passeggera Laura Grandcolas: 1 telefonata a parenti. Sistema GTE Verizon.

Passeggero Mark Bingham: 1 telefonata a parenti. Sistema GTE Verizon.

Passeggero Joseph De Luca: 2 telefonate a parenti. Sistema GTE Verizon.

Passeggera Linda Gronlund: 1 telefonata a parenti, registrata sulla segreteria. Sistema GTE Verizon.

Passeggero Jeremy Glick: 1 telefonata a parenti. Sistema GTE Verizon.

699 Atti del Processo Moussaoui, reperto n. P200055.

700 Rapporti FBI su interrogatori dei destinatari delle telefonate, ottenuti da Intelwire.

701 "Le telefonate dai quattro voli", Crono911, 2006.

702 File audio nel reperto n. P200055 e come file indipendente in formato WMA.

703 Identità del chiamante: Staff Statement 4 pag. 2.

704 File audio nel reperto n. P200055.

Passeggero Todd Beamer: 1 telefonata a operatori GTE. Sistema GTE Verizon.

Passeggero Thomas Burnett: 3 telefonate a parenti. Sistema GTE Verizon (forse c'è stata una quarta telefonata effettuata con il telefono cellulare).

Passeggera Marion Britton: 1 telefonata ad amici. Sistema GTE Verizon.

Passeggera Honor Wainio: 1 telefonata a parenti. Sistema GTE Verizon.

Passeggero Edward Felt: 1 telefonata alla polizia, con il proprio telefonino cellulare. La telefonata è stata registrata.

Assistente di volo non identificata: 1 telefonata a personale della United Airlines. Sistema GTW Verizon.

APPENDICE

Registrazione della conversazione tra Betty Ong, assistente di volo sull'American Airlines 11 e personale della compagnia aerea a terra.

Fonte: Audizione del 27 gennaio 2004 innanzi alla Commissione indipendente sui fatti dell'11 settembre 2001.

We will now hear the recordings from the two phone calls. The first phone call was placed from Betty Ong aboard the Flight 11 to Ms. Gonzalez. We'll hear the entire four and a half minutes that was recorded on that call. The second phone call was placed by Nydia Gonzalez to the American Airlines operations center to report the call from Mrs. Ong and to relay the Center information Mrs. Ong was providing.

You may hear a momentary blank on the tape. The Commission edited a very small portion in order to protect one family member from unnecessary pain. The second phone call we will hear was approximately 20 minutes in duration. Due to time constraints the Commission has selected four minutes from that particular call.

(Phone calls played.)

BETTY ONG: 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 is 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...

FEMALE VOICE: 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, hun?

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 --

(Beep)

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 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.

MALE VOICE: Okay.

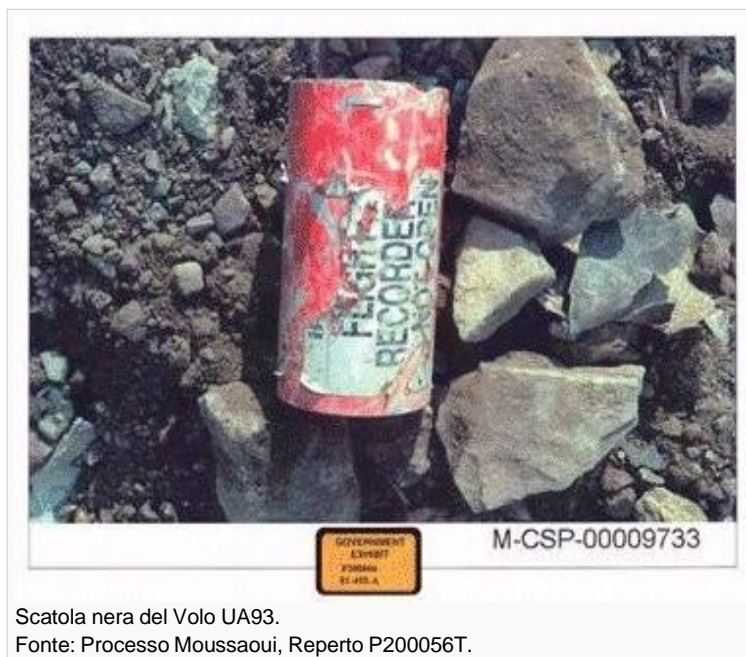
END



Betty Ong.

APPENDICE

Trascrizione della registrazione del Voice Recorder del Volo UA93.



Here is the record of the last moments of United Airlines flight 93, recorded before it crashed into a field in Pennsylvania:

09.31:

"Ladies and Gentlemen. Here the captain, please sit down keep remaining seating. We have a bomb on board. So sit."

09.32:

"Er, uh... Calling Cleveland Centre... You're unreadable. Say again slowly."

"Don't move. Shut up."

"Come on, come."

"Shut up."

"Don't move."

"Stop."

"Sit, sit, sit down."

"Sit down."

"(In Arabic:) [Unintelligible]... the brother."

"Stop."

09.33:

"No more. Sit down."

"(In Arabic:) That's it, that's it, that's it. (In English:) Down, down."

"Shut up."

"[Unintelligible.]"

"We just, we didn't get it clear... Is that United 93 calling?"

"(In Arabic:) Jassim."

"(In Arabic:) In the name of Allah, the most merciful, the most compassionate."

"[Unintelligible.]"

"Finish, no more. No more."

"No. No, no, no, no."

"No, no, no, no."

09.34:

"Go ahead, lie down. Lie down. Down, down, down."

"(In Arabic:) There is someone... Huh?"

"Down, down, down. Sit down. Come on, sit down. No, no, no, no, no. No."

"Down, down, down."

"Down."

"No more."

"No more. Down."

"Please, please, please...."

"Down."

"Please, please, don't hurt me... "

"Down. No more."

"Oh God."

"Down, down, down."

"Sit down."

"Shut up."

"No more."

"(In Arabic) This?"

"Yes."

"[Unintelligible.]"

"(In Arabic:) One moment, one moment."

"[Unintelligible.]"

09.35:

"No more."

"Down, down, down, down."

"No, no, no, no, no...."

"[Unintelligible.]"

"Sit down, sit down, sit down."

"Down."

(In Arabic:) "What's this?"

"Sit down. Sit down. You know, sit down."

"No, no, no."

"Down, down, down, down."

"Are you talking to me?"

"No, no, no. [Unintelligible.]"

"Down in the airport."

"Down, down."

"I don't want to die."

"No, no. Down. down."

"I don't want to die. I don't want to die."

"No, no. Down, down, down, down, down, down."

"No, no, please."

"No."

09.37:

"(In Arabic:) That's it. Go back."

"(In Arabic:) "That's it. (In English) Sit down."

"(In Arabic:) "Everything is fine. I finished."

09.38:

"(In Arabic:) Yes."

09.39:

"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."

"Okay. That's 93 calling?"

"(In Arabic:) One moment."

"United 93. I understand you have a bomb on board. Go ahead."

"And centre exec jet 956. That was the transmission."

"Okay. Ah. Who called Cleveland?"

"Executive jet 956, did you understand that transmission?"

"Affirmative. He said that there was a bomb on board."

"That was all that you got out of it also?"

09.40

"Affirmative."

"Roger."

"United 93. Go ahead."

"United 93. Go ahead."

"Ahh."

"(In Arabic:) This green knob?"

"(In Arabic:) Yes, that's the one."

09.41:

"United 93, do you hear the Cleveland centre?"

"(In Arabic:) One moment. One moment."

"[Unintelligible.]"

"Oh man."

09.44:

(In Arabic:) "This does not work now."

09.45:

"Turn it off."

(In Arabic:) Seven thousand."

(In Arabic) How about we let them in? We let the guys in now."

(In Arabic:) Okay."

(In Arabic:) Should we let the guys in?"

(In Arabic:) Inform them, and tell him to talk to the pilot. Bring the pilot back."

(In Arabic:) In the name of Allah. In the name of Allah. I bear witness that there is no other God but Allah."

09.47:

"[Unintelligible.]"

(In Arabic:) Allah knows."

09.48:

"[Unintelligible.]"

"Set course."

09.49:

"[Unintelligible.]"

09.51:

"[Unintelligible.]"

"[Unintelligible.]"

09.52:

"[Unintelligible.]"

"[Unintelligible.]"

09.53:

(In Arabic:) The best thing - the guys will go in, lift up the [unintelligible] ... and they put the axe into it. So, everyone will be scared.

(In Arabic:) Yes."

(In Arabic:) The axe."

"[Unintelligible.]"

(In Arabic:) No, not the..."

(In Arabic:) Let him look through the window. Let him look through the window.

"[Unintelligible.]"

09.54:

(In Arabic:) Open."

"[Unintelligible.]"

"You are... one..."

09.56:

"[Unintelligible.]"

09.57:

(In Arabic:) Is there something?"

(In Arabic:) A fight?"

"(In Arabic:) Yeah?"

09.58:

"[Unintelligible.] (In Arabic:) Let's go, guys. Allah is greatest. Allah is greatest. Oh guys. Allah is greatest."

"Ugh."

"Ugh."

"(In Arabic:) Oh Allah. Oh Allah. Oh the most gracious."

"Ugh. Ugh."

"Stay back."

"In the cockpit."

"In the cockpit."

"(In Arabic:) They want to get in there. Hold, hold from the inside. Hold from the inside. Hold."

09.59:

"Hold the door."

"Stop him."

"Sit down."

"Sit down."

"Sit down."

"[Unintelligible.]"

"(In Arabic:) What?"

"(In Arabic:) There are some guys. All those guys."

"Let's get them."

"Sit down."

"(In Arabic:) What?"

"(In Arabic:) What."

"(In Arabic:) What?"

"[Unintelligible.]"

"(In Arabic:) What?"

"[Unintelligible.]"

"[Unintelligible.]"

"(In Arabic:) Trust in Allah, and in him."

"Sit down."

"[Unintelligible.]"

"Ahh."

"[Unintelligible.]"

10.00:

"(In Arabic:) There is nothing."

"(In Arabic:) Is that it? Shall we finish it off?"

"(In Arabic:) No. Not yet."

"(In Arabic:) When they all come, we finish it off."

"(In Arabic:) There is nothing."
"[Unintelligible.]"
"Ahh."
"I'm injured."
"[Unintelligible.]"
"Ahh."
"(In Arabic:) Oh Allah. Oh Allah. Oh gracious."
"In the cockpit. If we don't, we'll die."
"(In Arabic:) Up, down. Up, down, in the cockpit."
"(In Arabic:) The cockpit."
"(In Arabic:) Up, down. Saeed, up, down."
"Roll it."
"[Unintelligible.]"
10.01:
"(In Arabic:) Allah is the greatest. Allah is the greatest."
"[Unintelligible.]"
"(In Arabic:) Is that it? I mean, shall we pull it down?"
"(In Arabic:) Yes, put it in it, and pull it down."
"[Unintelligible.]"
"(In Arabic:) Saeed."
"Engine."
"[Unintelligible.]"
"(In Arabic:) Cut off the oxygen."
"(In Arabic:) Cut off the oxygen. Cut off the oxygen. Cut off the oxygen."
"[Unintelligible.]"
"[Unintelligible.]"
"(In Arabic:) Up, down. Up, down."
"(In Arabic:) What?"
"(In Arabic:) Up, down."
"Ahh."
"Ahh."
"[Unintelligible.]"
"Ahh."
"Shut them off."
10.02:
"Shut them off."
"Go."
"Go."
"Move."

"Move."

"Turn it up."

"(In Arabic:) Down, down."

"(In Arabic:) Pull it down. Pull it down."

"Down. Push, push, push, push, push."

"(In Arabic:) Hey. Hey. Give it to me. Give it to me."

"(In Arabic:) Give it to me. Give it to me. Give it to me."

"(In Arabic:) Give it to me. Give it to me. Give it to me."

"[Unintelligible.]"

10.03:

"(In Arabic:) Allah is the greatest."

"(In Arabic:) Allah is the greatest."

"(In Arabic:) Allah is the greatest."

"(In Arabic:) Allah is the greatest."

"(In Arabic:) Allah is the greatest."

"No."

"(In Arabic:) Allah is the greatest. Allah is the greatest."

"(In Arabic:) Allah is the greatest. Allah is the greatest."

Fonte:

Processo Moussaoui, trascrizione dal nastro, per ore e minuti.

V. reperto P200056T per trascrizione completa di indicazione temporale dei secondi.

APPENDICE

Le testimonianze

La tragedia dell'11 settembre si è consumata sotto gli occhi di migliaia di persone.

Resoconti e racconti dei testimoni sono reperibili su numerose fonti, qui di seguito ne elenchiamo alcune tra le più importanti.

- La sezione *Hearings* del sito della Commissione indipendente sui fatti dell'11 settembre (www.9-11commission.gov) contiene le trascrizioni complete delle testimonianze rese nelle udienze pubbliche.
- Il New York Times ha pubblicato due resoconti di testimonianze relative agli attacchi al World Trade Center e una raccolta ("*Oral Histories*") di oltre 500 interviste ai soccorritori sopravvissuti al crollo delle Twin Towers. Il materiale è consultabile dal sito Crono911.
- "*Pentagon Witness Accounts*" è una raccolta delle dichiarazioni rese da numerosi testimoni dell'attacco al Pentagono (reperibile dal sito Crono911).
- "*Analysis of Eyewitness Statements on 9/11 American Airlines Flight 77 Crash*" di Penny Schoner raccoglie decine di testimonianze relative allo schianto del Volo AA77 contro il Pentagono (reperibile dal sito Crono911).
- "*They Saw the Aircraft*" è un'altra raccolta di testimonianze sull'attacco al Pentagono, pubblicata nel 2002 da Ron Harvey (reperibile sul sito Crono911).
- "*Witness Accounts*" di Eric Bart raccoglie in ordine alfabetico le dichiarazioni dei testimoni oculari dell'attacco al Pentagono (reperibile sul sito Crono911).
- "*9/11 and the Pentagon Attack: What Witnesses Described*" di Arabesque, riunisce oltre 650 citazioni di testimoni in relazione all'attacco al Pentagono (reperibile sul sito Crono911).
- "*Pentagon Witnesses*" da *Debunking 9/11 Myths*, raccoglie numerose testimonianze sull'attacco al Pentagono (reperibile sul sito Crono911).
- "*Pentagon 9/11*", volume pubblicato dall'Ufficio Storico della Difesa, contiene una serie di testimonianze sull'attacco al Pentagono (reperibile sul sito Crono911).
- "*Flight 93 Eyewitness Accounts*" da *Flight 93 Crash*, raccoglie le testimonianze oculari dello schianto di United 93 a Shanksville (reperibile sul sito Crono911).
- "*Eyewitness Reports*" da *9-11 Research* riunisce le testimonianze da Shanksville citate nella Timeline di Paul Thompson (reperibile sul sito Crono911).

Tra le tante testimonianze disponibili, ne proponiamo qualcuna particolarmente significativa.

David Lim, agente di polizia della Port Authority di New York, 23 anni di servizio. Assegnato alla vigilanza del World Trade Center con il cane anti-esplosivi Sirius.

È una dei pochissimi sopravvissuti al crollo della North Tower.
Testimonianza pubblicata da American Radio Works.

"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 8:45, tutto cambiò.

Mi trovavo alla base del WTC-2, 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 44mo 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 35mo 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, iniziò a mancare energia elettrica nella Torre Uno. Le luci andavano e venivano.

Giunsi al quinto piano, e lì 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 venendo giù, perché 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 disegnate 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.

Steve Anderson, manager di USA Today, in relazione all'attacco al Pentagono.

Fonte: Testimonianza di Steve Anderson del 2 ottobre del 2001 su About.com, pubblicata in "Some Eyewitness Accounts, Flight 77 Crash at the Pentagon".

"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. Quel martedì mattina, 11 settembre, era iniziato come un qualsiasi altro giorno. Non c'era vento, il cielo era 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 8:50 lessi un bollettino che informava che un aereo si era schiantato contro il WTC. Accesi il televisore e una decina di noi guardammo il fumo nero che si sviluppava dall'immenso grattacielo. 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 rabbuiai: 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 suono di motori a reazione che passavano vicino al nostro edificio, il che, vista la vicinanza con l'aeroporto, è una cosa normale. Ma pensavo che l'aeroporto fosse chiuso. Ipotizzai che fosse 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 piombò 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, piegava l'ala verso il terreno e si schiantava contro la facciata ovest del Pentagono esplodendo in una gigantesca palla di fuoco arancione. Poi fumo nero, poi fumo bianco".

Steve Riskus, conducente di un'autovettura lungo una strada adiacente al Pentagono.

Fonte: Intervista dell'11 marzo 2002, citata su "Pentagon Witnesses".

"Mi spiace di finire sulla vostra raccolta, ma ho visto l'aereo colpire l'edificio. Non ha colpito prima il suolo... non ha colpito prima il tetto: ha colpito mortalmente al centro della facciata. Era così vicino (intorno ai 100 piedi) che ho potuto vedere il logo American Airlines sulla coda mentre puntava verso l'edificio. [...] Non era del tutto livellato ma non stava andando giù diritto, sembrava che volesse atterrare senza carrello. Ha buttato giù alcuni pali della luce lungo il percorso. Non c'erano fumo o rottami che fuoriuscivano dall'aereo. Ho visto chiaramente il logo AA con l'aquila al centro. Non ricordo la configurazione dei motori ma aveva quei turbofan sotto le ali... e sì, ha colpito il Pentagono [...] Sono certo fosse un jet dell'American Airlines, non c'è dubbio su questo".

Bob Blair, autista, in relazione allo schianto di United 93.

Fonte: Daily American su "Flight 93 Eyewitness Accounts".

Ho visto l'aereo volare capovolto e schiantarsi tra gli alberi lì vicino. Io e il mio amico Doug abbiamo afferrato i nostri estintori e siamo corsi sul luogo dello schianto.

(I dati della "scatola nera" hanno confermato che i dirottatori di United 93 fecero capovolgere il velivolo poco prima dell'impatto).

Rob Kimmel, conducente di camion, in relazione a United 93.

Fonte: Libro "Among the Heroes". Pagine 210-211.

"Era capovolto, fortemente inclinato verso destra, volava a 200 piedi da terra. Ho visto la parte di sopra dell'aereo, non quella di sotto!"



Sopra, l'unica immagine disponibile dello schianto di United 93 è questa foto scattata subito dopo l'impatto.

APPENDICE

Niente processi

Zacarias Moussaoui è stato l'unico personaggio, coinvolto negli attentati dell'11 settembre, a essere stato sottoposto a un regolare processo negli Stati Uniti.

Il cittadino francese, di origini marocchine, fu arrestato nell'agosto del 2001 per violazione delle norme sull'immigrazione, mentre stava frequentando una scuola di volo americana.

Dopo gli attacchi è stato scoperto che l'uomo era giunto negli Stati Uniti per prendervi parte, probabilmente come pilota di riserva o per pilotare un eventuale quinto aereo.

Processato e condannato all'ergastolo, oggi sconta il suo destino nella prigione federale di massima sicurezza di Florence, in Colorado, dove è il detenuto numero 51427-054.

Gli atti del processo Moussaoui, concluso nel 2006, sono stati pubblicati su Internet e costituiscono una preziosa risorsa di documenti e informazioni.^{705 706}

Nei confronti degli altri mandanti, organizzatori e fiancheggiatori, il governo statunitense ha deciso di applicare un regime giuridico diverso.

Partendo dal presupposto che gli attentati dell'11 settembre 2001 sono stati considerati un atto di guerra e che il terrorismo costituisce una minaccia alla sicurezza nazionale americana, è stato deciso di sottrarre i terroristi di Al-Qaeda alla giurisdizione criminale civile e di affidarli a quella militare con la definizione di "Enemy Combatants" (combattenti nemici).^{707 708}

Per questa ragione, nessun terrorista di Al-Qaeda risulta ufficialmente incriminato o ricercato dall'FBI per gli attentati dell'11 settembre 2001.

Questo vale anche per Osama Bin Laden, che è stato ufficialmente ricercato dall'FBI solamente per precedenti attentati. Con riferimento agli attacchi dell'11 settembre, il capo di Al-Qaeda era stato inserito, invece, nell'elenco dei ricercati del Dipartimento di Stato, con una taglia di 25 milioni di dollari, cui si aggiungono altri 2 milioni di dollari offerti dall'associazione dei piloti americani.^{709 710}

Questa scelta ha consentito al governo americano un'ampia libertà d'azione: i terroristi sono stati attaccati, braccati, arrestati o sequestrati dalla CIA e dalle forze armate americane e dei paesi alleati; sono stati detenuti in prigioni segrete e sottoposti a interrogatori con tecniche di tortura; è stato allestito un campo di prigionia speciale presso la base di Guantanamo a Cuba (nella foto) e sono stati insediati tribunali militari per giudicarli.⁷¹¹

Ai servizi segreti e ai militari è data la possibilità di uccidere i militanti di Al-Qaeda, laddove non sia possibile catturarli (così è stato fatto, per esempio, nel caso di Al-Zarqawi, leader di Al-Qaeda in Iraq).⁷¹²



Il 2 maggio 2011 Osama Bin Laden è stato ucciso in Pakistan nel corso di un blitz delle forze speciali americane. Numerosi altri organizzatori e fiancheggiatori degli attacchi dell'11 settembre sono stati catturati: nelle pagine che seguono elenchiamo i più importanti.

705 www.rcfp.org/moussaoui/

706 www.vaed.uscourts.gov/notablecases/moussaoui/exhibits/

707 President Military Order, 13/11/2001.

708 DOD Order, 7/7/2004.

709 FBI Most Wanted, "Bin Laden".

710 DOD Rewards For Justice, "Bin Laden".

711 Washington Post, 17/12/2004.

712 Associated Press, 8/6/2006.

Novembre 2001.



Mohammed Haydar Zammar.
Fonte: AP.

Tra i primi a cadere nelle mani della CIA è stato **Mohammed Haydar Zammar**. Nato in Siria, si era trasferito in Germania, era diventato cittadino tedesco e viveva ad Amburgo, dove era diventato un elemento di spicco nella comunità islamica locale, distinguendosi per le sue idee estremiste. Entrato nelle file di Al-Qaeda nel 1996, era diventato responsabile del reclutamento dei giovani terroristi nelle moschee e nelle scuole di Amburgo.

Per sua stessa ammissione, fu lui ad arruolare i tre piloti che dirottarono i Voli AA11, UA175 e UA93, compreso Mohamed Atta.

Zammar era fuggito in Marocco subito dopo gli attentati dell'11 settembre 2001: lì fu catturato dalla CIA in collaborazione con la polizia marocchina.

Per evitare problemi con la Germania (Zammar era formalmente un cittadino tedesco) e aggirare eventuali richieste di estradizione, la CIA decise di deportarlo in Siria, nella prigione di Far' Falastin, nei pressi di Damasco, dove è stato interrogato da investigatori americani e tedeschi.

Nel 2007 un tribunale siriano lo ha condannato a scontare 12 anni di reclusione.^{713 714 715}

13 novembre 2001.



Imad Yarkas.
Fonte: AP.

La polizia spagnola arrestava **Imad Yarkas**, responsabile di Al-Qaeda 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.

È stato condannato a 27 anni di detenzione in Spagna.^{716 717}

04 gennaio 2002.

Le autorità americane rendevano noto che le forze armate pakistane avevano catturato **Ibn Al-Shaykh Al-Libi**, terrorista di nazionalità libica responsabile del campo di addestramento afgano di Al-Khaldan, nel quale sarebbero stati addestrati alcuni dei dirottatori.

Fonti riportano che Al-Libi sarebbe stato catturato nel novembre 2001.

Consegnato agli americani, veniva trasferito a bordo di una nave militare, poi in una prigione segreta in Egitto e infine a Guantanamo.

Al-Libi forniva agli investigatori americani una serie di informazioni, buona parte delle quali relative a una presunta collaborazione tra Al-Qaeda e il regime iracheno di Saddam Hussein con riferimento ad armi di distruzione di massa, che si sono rivelate false.^{718 719}

713 Joint Inquiry, pag. 134

714 Amnesty International, 8/10/2004.

715 Washington Post, 11/9/2002; BBC, 19/6/2002; Reuters, 13/3/2008.

716 Joint Inquiry pag. 185.

717 BBC, 26/9/2005.

718 The New York Times, 6/1/2002; The Guardian, 17/11/2006.

719 Defense Intelligence Agency, 26/10/2005.

11 settembre 2002.



Ramzi Binalshibh (nella foto a sinistra il momento della cattura).
Fonte: AFP.

Dopo un intenso scontro a fuoco, agenti dei servizi segreti pakistani e americani catturavano **Ramzi Binalshibh** in un appartamento nei pressi di Karachi (Pakistan).

Binalshibh è un uomo chiave dell'organizzazione degli attacchi dell'11 settembre: aveva mantenuto i collegamenti tra Atta e Osama Bin Laden e aveva fatto da tramite per l'invio di denaro ai

dirottatori.

Consegnato alle autorità americane, è detenuto a Guantanamo in attesa di essere processato da un tribunale militare.^{720 721 722}

Dicembre 2002.

I militari americani in Afghanistan catturavano **Mohamed Al-Kahtani**, il ventesimo dirottatore, l'unico che non era riuscito a entrare negli Stati Uniti.

Identificato grazie alle impronte digitali rilevate nel momento in cui aveva tentato l'ingresso in USA, veniva trasferito nella prigione militare di Guantanamo e sottoposto a pressanti interrogatori.

Nel corso delle udienze preliminari del processo militare, i giudici hanno deciso di non incriminarlo per gli attentati dell'11 settembre in quanto risulta che il terrorista non era stato informato della natura della missione che avrebbe svolto negli Stati Uniti.

Resta detenuto in quanto considerato combattente nemico.^{723 724}

1° marzo 2003.



K. S. Mohammed subito dopo la cattura.
Fonte: AP.

Agenti dei servizi di contro-terrorismo pakistani e americani irrompevano in un'abitazione di Rawalpindi, nei pressi di Islamabad (Pakistan) e catturavano **Khalid Sheikh Mohammed**, l'organizzatore degli attacchi dell'11 settembre.

L'uomo (spesso citato con la sigla KSM nei rapporti) veniva trasferito in una località segreta e infine deportato presso il carcere militare di Guantanamo dove è in attesa di essere processato da una giuria militare.

KSM ha reso piena confessione delle proprie responsabilità: del resto ne aveva già parlato abbondantemente in una intervista rilasciata tempo addietro al giornalista arabo Yosri Fouda.^{725 726}

720 "Masterminds of Terror", Yosri Fouda, Prologo.

721 Washington Post, 17/09/2002; Associated Press, 14/09/2002; The New York Times, 9/2/2008.

722 Binalshibh, atto del processo militare, 9/3/2007.

723 DOD, Registro degli interrogatori di Al-Kahtani, 23/11/2002 e ss.

724 CNN, 13/6/2006; CNN, 13/5/2008.

725 "Masterminds of Terror", Yosri Fouda, Postfazione.

726 The New York Times, 9/2/2008.



Al-Hawsawi.
Fonte: Processo Moussaoui.

Nella stessa operazione che aveva portato all'arresto di Khalid Sheikh, veniva catturato anche **Mustafa Al-Hawsawi**, l'intermediario per le operazioni di finanziamento in favore dei terroristi. È recluso a Guantanamo in attesa di essere giudicato da un tribunale militare.^{727 728}

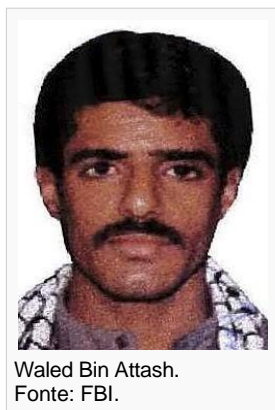
29 aprile 2003.

Agenti pakistani catturavano a Karachi **Abdul Aziz Ali** alias **Ammar Al-Baluchi** affiliato di Al-Qaeda, originario degli Emirati Arabi Uniti, che ha fornito assistenza logistica e intermediazione finanziaria in favore dei dirottatori provenienti dall'Arabia Saudita e dagli Emirati.



Ammar Al-Baluchi.
Fonte: Processo Moussaoui.

Consegnato agli americani, è stato detenuto in località segreta e poi trasferito nel carcere di Guantanamo ove è in attesa di essere sottoposto a processo militare.^{729 730}



Waled Bin Attash.
Fonte: FBI.

Nella stessa operazione del 29 aprile veniva catturato **Waled Bin Attash** (alias **Tawfiq Bin Attash** e **Khaled Bin Attash**), stretto collaboratore di Osama Bin Laden e candidato a partecipare ai dirottamenti dell'11 settembre.

Preso in consegna dagli agenti americani, è stato detenuto segretamente e infine trasferito a Guantanamo per essere sottoposto al giudizio di un tribunale militare.^{731 732}

727 Joint Inquiry pagg. 141 e 143.

728 Washington Post, 5/3/2003; The New York Times, 9/2/2008.

729 Atto di accusa del 11/2/2008.

730 Time, 1/5/2003; Human Rights Watch, 1/12/2005.

731 Atto di accusa del 11/2/2008.

732 Time, 1/5/2003; Human Rights Watch, 1/12/2005.

CREDITI E RINGRAZIAMENTI

Crono911 sente il dovere di ringraziare le tante persone che hanno offerto sostegno, suggerimenti e segnalazioni e in particolare: gli amici del portale Aereimilitari.org (webmaster Fabio); i collaboratori del gruppo di ricerca Undicisettembre (coordinato dal giornalista Paolo Attivissimo); gli amici del portale MD80.it; l'artista grafica Zeusblue; il perito balistico Enrico Manieri (Henry); il planning manager (Discovery Italia, Orbit) Filippo Manuli; gli amici del forum di Crono911; gli amici piloti e navigatori dell'Aeronautica Militare Italiana; gli amici del 213th EIS (New York ANG) dell'USAF.

Crono911 è senza fini di lucro e può essere liberamente distribuito senza modifiche. L'utilizzo a fini commerciali diretti o indiretti non è consentito senza esplicita autorizzazione scritta.

John Battista

jb@libero.it

The logo for Crono911, featuring the text "Crono911" in a bold, yellow, serif font centered on a dark blue rectangular background.

AGGIORNAMENTI

Aggiornamento del 13 febbraio 2009.

Corretti alcuni refusi ortografici.

Corrette alcune imprecisioni stilistiche (bordi di alcune immagini, giustificazione di alcuni paragrafi, punteggiatura).

Integrato e corretto il riferimento alla conversazione tra Todd Beamer e Lisa Jefferson sulla base di quanto affermato dalla Jefferson nel libro "Called".

Aggiornamento del 19 aprile 2009.

Corretti alcuni refusi ortografici e alcune imprecisioni nell'Indice.

Aggiornamento del 10 settembre 2009.

Corretto un refuso e sistemata l'impaginazione di alcune voci nella cronologia.

Aggiornamento del 4 settembre 2011.

Corretti alcuni refusi.

Aggiornamento del settembre 2021.

Corretti alcuni dati anagrafici dei direttori e aggiornati alcuni testi e note.