

Giovedì 5 febbraio 1998

2 l'Unità

LA STRAGE



Nelle comunicazioni tra il jet e la base c'è un buco di una decina di minuti. Non c'era scatola nera a bordo

L'aereo era fuori rotta

L'«EA 6 B» era molto sotto i 1100 metri fissati. Piloti accusati di disastro colposo. I due militari Usa si sono avvalsi della facoltà di non rispondere al magistrato

Comandante
ci dia il piano di volo

L'aereo che ha provocato la tragedia di Cavalese era partito dalla base di Aviano. Si tratta di una base militare, e come nelle basi militari di tutto il mondo, i piloti dipendono da un comando, sono inseriti in una struttura gerarchica e obbediscono a istruzioni precise, siano esse date volta per volta o stabilite una volta per tutte. Del comando e della struttura gerarchica cui fanno capo i quattro membri dell'equipaggio del Prowler che ha investito la funivia del Cermis si sa, praticamente, tutto. Delle istruzioni che erano state loro impartite, invece, si sa poco o nulla. Si trattava di una esercitazione, questo è stato detto, ma con quali caratteristiche? Il sorvolo a bassissima quota di una zona abitata era previsto dalle istruzioni per la missione? Oppure è stata una iniziativa del pilota, un «gioco» iniziato infrangendo le istruzioni e le regole? In teoria gli aerei militari della Nato che si esercitano nei cieli europei non dovrebbero mai scendere a una quota inferiore ai 3500 piedi, ovvero poco più di mille metri. Ma questa regola non sempre viene rispettata, con l'argomento che i piloti hanno bisogno di simulare azioni di guerra a bassissima quota, scegliendo obiettivi virtuali come edifici, campanili, impianti industriali, strade, ferrovie. O - magari - piloni di funivia. Questa circostanza ha provocato, in passato, polemiche e proteste clamorose, per esempio in Germania, dove è accaduto più volte che i piloti americani (e anche francesi o britannici) scendessero fino a 70 metri di quota. Ma mentre in Germania le autorità militari sono state costrette a rinunciare ai sorvoli «ra-soterra» e le esercitazioni sono state trasferite su zone disabitate di altri paesi (Usa e Canada), non altrettanto dev'essere accaduto per l'Italia, almeno stando alle testimonianze raccolte tra gli abitanti della Val di Fiemme. Perché? A questa domanda può rispondere solo chi impartisce le istruzioni per i voli. La base di Aviano ha un comandante: è il generale di brigata della US Air Force Charles F. Wald. Tocca a lui parlare.

DALL'INVIATO

TRENTO. Più o meno, come un automobilista dal meccanico: «Giggi, c'ho un rumorino là dietro...». Così il pilota dei Marines, fresco di disastro, si è rivolto ai tecnici appena atterrato ad Aviano: «Ho sentito uno stranor rumore, vedete un po' se ci capite qualcosa». Tranquillo e ignaro di tutto. Almeno così dicono «fonti del Pentagono». Perché l'ufficiale ed i suoi tre compagni di volo, davanti ai giudici italiani, hanno deciso di fare scena muta. Per quattro volte di fila, ieri pomeriggio, hanno risposto al procuratore di Trento Franco Antonio Granero ed al sostituto Bruno Giardina: «Mi avvalgo della facoltà di non rispondere».

Hanno ricevuto, dentro la base di Aviano, gli avvisi di garanzia per omicidio colposo plurimo, disastro colposo, attentato alla sicurezza dei trasporti. Beh, loro puntano esplicitamente ad un processo a casa loro. Intanto, si sono affidati ad una coppia di legali di Pordenone, Bruno ed Antonio Malattia. Bruno Malattia insiste: «La competenza, la giurisdizione...». Anche l'inchiesta è costretta, per ora, a volare basso.

Che si sa, dei quattro? Pochino. Tutti capitani, sui trent'anni, bianchi, arrivati tre mesi fa ad Aviano dalla base dei Marines di Cherry Point, nella Carolina del Nord, e prossimi al ritorno. Il pilota, quello del «rumorino», è definito «esperto». William

Cohen, ministro della difesa Usa, conferma da Washington: «Apparentemente non si era reso conto di avere tranciato il cavo di una funivia».

La missione di addestramento, l'altro giorno, aveva il debito nome in codice: «Easy 01». In altri termini, facile-facile. Il cacciabombardiere «EA6B Prowler», sigla «AV047 Bravo Delta», decollato alle 14.36 da Aviano, doveva compiere un largo giro

dentro e fuori le montagne: oltre alla Valle di Fiemme, il tour prevedeva Cortina, Lago di Garda, Ponte di Legno, Marmolada...

Il volo era pianificato dal giorno prima. E, dettaglio decisivo, pare fosse programmato per una quota di 3.500 piedi dal suolo, 1.100 metri circa. Almeno, così risulta alla nostra aeronautica, se non è stata intortata. Insomma, niente acrobazie radenti. Secondo dettaglio - sempre ufficiosa-

mente trapelato: alle 15.05, sette minuti prima dell'impatto, il caccia avrebbe interrotto il contatto radio con la base, per riprenderlo solo alle 15.15, tre minuti dopo il disastro, dichiarando un'emergenza. Appunto, il «rumorino».

Il silenzio radio nei minuti fatali - così come il silenzio giudiziario dei protagonisti - non aiuterà le indagini. E la «scatola nera»? Gli americani assicurano: «L'aereo è di tipo vecchio, non c'era». Su cosa sia successo, si sprecano solo ipotesi. Bravata del pilota, errore in buona fede, altimetro malfunzionante, controlli accenti eccetera eccetera. Sempre da Aviano fanno uscire l'ennesima possibilità: dal jet si è staccato un serbatoio supplementare, non sarà che l'aereo era alto e quel serbatoio in caduta ha colpito la funivia?

Ci sarà poi da verificare il rispetto delle norme «italiane», che fragilino, magari, ma pare esistano e valgano anche per gli americani. Dice, la nostra Aeronautica Militare, che i voli a bassa quota non devono scendere sotto i 650 metri dal suolo, devono essere pianificati e approvati dal nostro Centro Operativo Regionale. È andata così, martedì? Naturalmente sì, giurano i portavoce di Aviano, «normale addestramento in zona approvata». Al Pentagono sfugge però un'ammisione contraddittoria: «Spesso gli aerei di Aviano si abbassano a 500 piedi». Cioè a 160 metri. Cioè ad un pelo dai cavidi Cavalese.

All'uscita da Aviano, in serata, il

procuratore Granero impiega frasi diplomatiche. Sì, i quattro si sono avvalsi della facoltà di non rispondere. Sì, la collaborazione delle autorità Usa è comunque «totale». E sì, c'è da risolvere il problema della giurisdizione. Magari con una soluzione salomonica: la «giurisdizione congiunta» di Italia e Usa.

I Patti Nato del 1955 sono un labirinto legislativo. I reati del militare all'estero dovrebbero essere giudicati dai tribunali del paese d'origine. Però gli Usa potrebbero rinunciare, soprattutto se il governo italiano inoltrasse una formale «opzione di giurisdizione». Finora risulta un solo precedente di rilievo: 4 marinai Usa processati a Vicenza per l'omicidio di un immigrato del Ghana, Johnny Boateng.

A Trento arriva, in visita di solidarietà, l'ambasciatore Usa in Italia Thomas Foglietta. È in giacca da sci: «Pensate che lunedì sciavo anch'io sul Cermis». Lo accompagna un generale dell'aeronautica Usa, Michelangelo Bethrem, 8 file di nastri sulla giubba, che sorride: «Per i danni non-problem, la Nato ha un'assicurazione che paga anche in 24 ore, l'abbiamo già sperimentato in altri casi». Improvvisamente compunto: «Purtroppo...». Le salme dei venti morti, intanto, stanno partendo da Cavalese per il cimitero. Un viaggio allucinate, venti carri funebri tutti neri. Nella sala mortuaria le bare stanno senza fiori, senza un cane a piangere.

Michele Sartori

L'ambasciatore Usa sul posto: «Colpe? Aspettiamo, serve cautela»

In elicottero sulla tragedia
«Solo un pazzo può provarci»

DALL'INVIATO

CAVALESE. «Quello è stato un pazzo... Come poteva correre tanto?». È il commento, quasi incredulo, del pilota che, ai comandi dell'elicottero, sta ripercorrendo il percorso del jet assassino lungo la Val di Fiemme. Un volo radente sopra la sella che segna ad ovest il confine con la Val di Cembra, poi giù, in una stretta gola. Sotto corre la pista dove si svolge la famosa «marcialonga». Gli alberi sembrano sfrecciare lungo i fianchi e così le case, i laghetti, le cime: pare di infilarsi nella cruna di un ago, una vertigine da effetti speciali, da montagne russe. «Un pazzo...», ripete il pilota. E pensa al suo lontano collega a stelle e strisce. Ecco di fronte quel che resta del cavo della funivia dell'Alpe Cermis. Taglia metà la valle e si estende fino alla stazione d'arrivo, sul dosso in cui sorge Cavalese, 1000 metri d'altezza. L'elicottero passa più in alto. L'aereo maledetto l'altro giorno invece ha

consumato la tragedia era transennato da fasce a strisce bianche e rosse. Sullo sfondo il tetto della cabina, poco più in là il pavimento. Al centro una montagnetta uniforme di detriti. Da lontano non si capisce bene di che cosa si tratti. Basta guadagnare pochi metri: sono frammenti di sci, di racchette, brandelli di guanti, cappelli, occhiali da sole, caschi. Il tutto ridotto in pezzettini, come se fosse finito in una macina. È quel che resta. Il sangue se l'è portato via il gelo della notte e il disgelo del mattino. E una mano l'ha data pure un vigile del fuoco, che fino a tarda notte ha raspiato il sottile strato di neve tinto di rosso con un rastrello, cercando di cancellare quella terribile macchia tra gli abeti. Pietà e dolore assieme.

Poi alle prime luci del mattino sono spuntati tanti fiori di plastica. Tra i cespugli, accanto ai tronchi, nei canali. Persino tra qualche ramo. Sono gli allievi della scuola alpina della Finanza a piantarli. Cercano pezzetti,

gli con i suoi ministri. Ma qui non verrà. Andrà a visitare le salme all'ospedale poi ad incontrare le autorità locali in municipio. Sulla neve si aggira un po' sperduto un signore elegante, con un mazzo di gliadi che hanno i colori della bandiera polacca. È Gerard Pokrusynski, console di Polonia a Milano. «Una tragedia - dice - per la nostra terra, per l'Italia, per i militari». «Sì - afferma - penso anche ai piloti, perché no? E a una famiglia di mie connazionali distrutta. C'è un uomo in ospedale, si chiama Piotr Strezelczyk, che ha perso la moglie e la figlia. Lui si era rotto la gamba un giorno prima e non era andato a sciare. Forse stasera lo porteremo con noi a Milano. Poi vedremo». Il console scompare in un'altra valle.

Altro stile, quello dell'ambasciatore degli Stati Uniti, Thomas Foglietta: giunto a Cavalese, ha osservato il luogo della tragedia dall'alto della stazione panoramica dove fa capolinea la funivia, accompagnato dal generale

dell'Usaf Bethrem. L'ambasciatore fa sapere che da queste parti viene spesso a sciare. Porta le «condoglianze» del presidente Clinton e del popolo americano. Il generale promette risarcimenti «in base agli accordi Nato» e, a proposito di responsabilità del pilota, avverte cautamente: «Bisogna prima accertare esattamente le cause dell'incidente». Cautela.

Peccato che le vittime non possano apprezzare tanta diplomatica circospezione. Dicono le fonti ufficiali che effettivamente sono ventenni, matrifili, non ci sono ungheresi, ci sono un tedesco in meno e un'austrica in più rispetto alle prime notizie. Dunque, sette tedeschi, cinque belgi, tre italiani, due polacchi, due austriaci e un olandese. Né possono apprezzare tanta cautela i sei tedeschi sopravvissuti, per caso, alla carneficina: verso mezzogiorno stanno ancora dormendo affranti, dopo aver passato la notte a riconoscere nell'obitorio i loro amici fatti pezzi.

Erano in 13. Tutti in un albergo di Pochi, una frazione vicina, l'Hotel Rio Bianco. Venivano da tre anni a questa parte nella zona, provenienti da Chemnitz, nell'ex Germania Est. Quattrocentosessantamila lire per una settimana bianca. «Gentili, discreti, eleganti, un po' all'antica», racconta Rolando De Lugon, il proprietario dell'albergo. «A cena - spiega - venivano in abito da sera». Una signora ha perso la figlia, il marito è il genero. Solo una coppia di anziani è rimasta intatta. L'altro giorno avevano appuntamento all'imbarco della funivia, ma alcuni arrivarono in ritardo. Salvi. E ancora faticano a capire la portata di una così grande dolore. Si vedrà, certo. Magari la cautela del generale è giustificata. Magari qualcuno spera che anche questa tragedia possa diventare irrisconoscibile, come quella montagnetta di detriti senza nome rimasta sul fondo della valle.

Marco Brando

Il testimone

«Ho visto quel jet puntare la funivia e fuggire dopo l'urto»

DALL'INVIATO

CAVALESE. «Ho sentito un rombo terribile. Ho guardato in alto, appena sopra gli alberi. E mi sono detto: ma quello che fa? Se va avanti così finisce sui fili della funivia». C'è un testimone che ha visto l'aeroplano-killer dell'Alpe Cermis. Si chiama Stefano Waldner e fa il meccanico in un'auto-riparazione di Masi, una frazione di Cavalese a poche centinaia di metri dal luogo del disastro. Martedì pomeriggio, poco dopo le 15, era fermo all'incrocio da cui parte anche la strada sterrata che passa sotto la funivia e costeggia la val di Fiemme. Stava provando un'automobile. Ed ecco, in pochi attimi, il frastuono provocato dal jet. «Guardo e vedo l'aereo che ondeggia, come se cercasse di stare in equilibrio. Ho visto la cabina della funivia dondolare. E poi sparisce tra gli alberi. Mi sono detto: è caduta... L'aereo era già lontano».

Leri Waldner è stato interrogato co-

me testimone nella caserma dei carabinieri di Cavalese. Dopo di lui è stato sentito anche il suo principale Vito Divan. Racconta quest'ultimo: «Waldner è tornato indietro con la macchina. L'incrocio è vicinissimo all'autofornice. Mi dice: è venuta giù la funivia, in mezzo agli alberi. E dico: ma sei sicuro? Avevo sentito anch'io, pochi minuti prima, l'aereo passare appena sopra Masi. Ormai non ci facciamo neppure più caso».

Continua Divan: «Lo vedo agitatissimo. E allora prendo il fuoristrada e andiamo. Arriviamo sul posto in pochi minuti. La cabina era accartocciata. Siamo stati i primi. O meglio, il c'era un signore, un pensionato, con un cane, che guardava: sembrava choccato. Poi non so dove sia andato».

«Cosa abbiamo visto? - continua Vito Divan - Un disastro tremendo. C'eravamo solo noi e quel signore col cane. Non era ancora arrivato nessuno. Tutti morti, schiacciati. Sulla neve c'era solo, morto anche lui, il conducente della cabina, era del mio paese. L'ho riconosciuto subito. Gli altri era intrappolati, non si riusciva a distinguere l'uno dall'altro».

«Non avevo con me il telefono portatile e così ho detto Stefano di restare lì perché sarei andato a chiamare aiuto. Ho fatto anche fatica, perché non mi volevano credere. Poi il figlio del barista ha capito e ha telefonato. Intanto qualcun altro doveva aver dato l'allarme dalla stazione d'arrivo della funivia. Quando siamo tornati c'erano i carabinieri».

«Doveva succedere prima o poi - commenta Divan - da anni protestavamo. Ma perché passavano proprio sopra le nostre teste? Dico... Quacchiano c'è la catena del Lagorai, è spopolata, vadano lì a fare le esercitazioni. Se che le dico: magari non ci vanno perché è un parco, hanno paura di disturbare gli animali. Preferiscono le persone».

«E poi - conclude - come fanno a dire che quelli dell'aereo non si sono accorti dell'incidente? Se ne sono accorti eccome... Perché? Perché questi aerei maledetti vengono sempre da ovest verso est a bassa quota e poi tornano indietro volando più in alto. Questo invece mica l'ha fatto... Ha tirato dritto dopo l'incidente. Non è tornato indietro. È scappato, eccome se scappato».

Raffaele Capitani

M.B.



Nella base Nato

Sopralluogo dei magistrati che seguono l'inchiesta

Aviano blindata, il pilota non parla

Sequestrati i reperti e l'aereo. Oggi arriverà la commissione d'indagine americana.

DALL'INVIATO

AVIANO (Pordenone). Il sergente Peterson, una bella bionda dagli occhi azzurri, sfoggia uno smagliante e dolce sorriso. Tuta mimetica, anfibi lucidissimi, basco nero, cinturone con pistola, usa modi garbati ma decisi. Annota le generalità del cronista su un foglio di servizio, però di entrare nella base aerea non se ne parla neanche. Non resta che fare un tentati-

vo direttamente alla porta carraia dell'aeroporto sperando di avere migliore fortuna. Anche lì, un altro militare Usa, stavolta uomo, il sergente Shannon, aggiunge altri sorrisi e qualche telefonata alla palazzina comando. Alla fine allarga le braccia per dire che no, proprio non si può e che altri giornalisti erano già stati respinti. Nessuno ha potuto vedere il caccia che ha tranciato i cavi della funivia di Cavalese («EA6B Prowler, cioè «predatore»), né parlare con il comandante dello stormo aereo, il generale Timothy Peppe o altri ufficiali del comando per avere qualche ragguglio in più. Il silenzio e l'imbarazzo delle autorità militari americane sono comprensibili dal momento che ieri si è consolidata l'ipotesi che l'aereo volasse al di sotto della quota consentita. I magistrati di Trento che seguono l'inchiesta, il procuratore Franco Antonio Granero e il

suo sostituto Bruno Giardina, sono arrivati in mattinata ad Aviano con un elicottero militare. Sono atterrati alla base e ad accoglierli c'era il comandante Pepper. I magistrati hanno visto l'aereo danneggiato che si trova parcheggiato in un hangar nascosto agli occhi dei curiosi ed hanno provveduto a mettere sotto sequestro tutti i reperti. Sull'equipaggio dell'aereo, quattro militari americani, pesano gravissimi capi d'imputazione: omicidio colposo plurimo, attentato colposo alla sicurezza dei trasporti e disastro aereo colposo. Li difende Bruno Malattia, un avvocato del foro di Pordenone. I magistrati hanno potuto vederli, ma l'interrogatorio non è nemmeno iniziato poiché i quattro imputati si sono avvalsi della facoltà di non rispondere. Ciò fa parte delle garanzie che il codice penale offre all'imputato, ma non è certo un buon avvio per l'inchiesta. Tuttavia il procuratore di Trento ha tenuto a sottolineare che da parte delle autorità militari c'è stata finora una totale collaborazione all'inchiesta. Ad Aviano è attesa per oggi la commissione di indagine americana di cui farà parte anche un ufficiale dell'aviazione militare italiana, il colonnello Orlando Durigoni, comandante dell'aeroporto di Pagnano e Gortice che è in uso alla base americana.

Intanto ad Aviano, dentro e fuori la base, la vita continua come tutti gli altri giorni. Oltre il filo spinato c'è un gruppo di curiosi che con i binocoli esplora le piste e gli aerei parcheg-

giati fuori dagli hangar. Su tutti spiccano gli «Awaks», giganteschi aerei radar inglesi, che sono impiegati per i voli di controllo sulla Bosnia. La giornata è luminosa, piena di sole, quasi calda. Sullo sfondo dell'aeroporto si staglia il massiccio di pian Cavallo candido di neve. La tragedia di Cavalese appare lontana. Davanti alla porta carraia della base c'è il solito via vai di camion ed auto americane. Alcuni militari in maglietta e pantaloncini si dedicano all'ora di jogging.

Sono ottomila, tra militari, civili e relative famiglie, gli americani che lavorano nella base di Aviano. Altrettanti sono gli abitanti del posto. La base oltre agli americani dà lavoro anche a seicento civili dei paesi intorno. In pratica è la più grande azienda di queste parti. Il sindaco Gialluigi Rellini, 45 anni, cardiologo, eletto da una lista civica di area Ulivo, è uno molto pratico. «La nostra posizione è di massimizzare i vantaggi e minimizzare i rischi e i disagi». E fra i rischi e gli svantaggi mette quello dell'inquinamento acustico. Ma vi sono anche le posizioni nette dei movimenti pacifisti che vorrebbero che gli americani se ne andassero. Manuela, la signora che gestisce il bar sport in piazza, dice: «È difficile immaginare Aviano senza gli americani. Mi dispiace per quelli che sono morti a Cavalese, ma anche per i piloti».