

Il ministro ricostruisce la tragedia e si scontra con i militari Usa: «Se non hanno notizie sicure, tacciano»

# L'accusa di Andreatta

## «Aereo fuori rotta per amore del rischio»

#### **Generale Fatone** «Un ufficiale non polemizza col ministro»

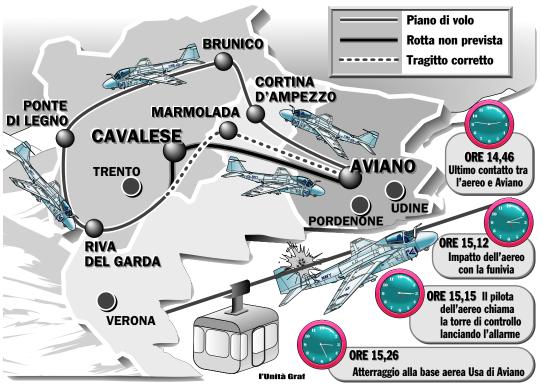
Lo scontro è serio e anche tra i militari c'è chi fa notare che è «seccante» che un generale dei marines polemizzi con il ministro della Difesa. È quanto afferma il generale dell'Aeronautica Mario Fatone, capo dell'Uffico stampa della Difesa. «Il generale Vanderlinden ha probabilmente agito con lo spirito del buon padre di famiglia che difende i suoi figli. Ma è un fatto che i piloti di quell'aereo hanno deviato e volato ad una quota che non era autorizzata. Perciò è seccante che un generale americano smentisca un ministro di un paese amico e alleato. I fatti restano e quanto è accaduto è grave». In effetti anche negli Stati Uniti c'è chi comincia ad ammettere che i piloti hanno commesso qualche Un funzionario del

Pentagono afferma che gli Stati Uniti «non sono nella condizione di negare». Solitamente quando la parola viene data ad un «anonimo» funzionario del Pentagono e raccoita dall'autorevole New York Times come in questo caso, si tratta di una fonte ben informata. La dichiarazione dell'«anonimo funzionario» potrebbe in qualche modo gettare acqua sul fuoco. La fonte parla di «tragica imprudenza» che potrebbe aver provocato la tragedia di Cavalese. «Sembra - dice l'informatore - che l'aereo si trovasse molto sotto la quota minima autorizzata per i voli di esercitazione». Secondo l'autorevole quotidiano dei marines, cui appartiene il velivolo della tragedia, prevedono che i caccia in missione non possano scendere al di sotto dei 1000 piedi (330 metri circa). «Dall'Italia - conclude il New York Times - si hanno

resoconti contrastanti sull'accaduto, ma concordi nell'indicare che l'aereo si trovava a meno di mille piedi dal suolo». In quanto al verità sull'accaduto il quotidiano conclude affermando che «ci vorranno diversi giorni per vederci chiaro».

T.F.

ROMA. Andreatta contro i marines. L'aereo americano aveva «deviato» dalla rotta autorizzata di almeno otto chilometri, volava raso terra forse per «un gusto del rischio» del pilota che ha provocato il disastro «dopo la discesa sotto la fune della funivia». Ne consegue che «solo le violazioni del piano di volo hanno creato la condizioni della tragedia». Parole dette e ripetute quattro volte ieri da Beniamino Andreatta. Una atto d'accusa che hairritato gli americani. Così, per tutta la giornata, il ministro e i marines si sono smentiti e rismentiti. Finchè, in serata, da via XX settembre è arrivata una nota, insolita anche nella durezza, e indirizzata al generale dei marines che aveva abbozzato la difesa: «Sarebbe opportuno - ha concluso Andreatta - che chiunque non abbia informazioni dettagliate in merito scegliesse il silenzio». La miccia è comunque accesa. Fin dal mattino si è capito che la giornata prometteva polemiche a tutto campo. C'erano sul tappeto lettere e interrogazioni cui si è data risposta tardi e senza soddisfare le richieste che venivano dal Trentino di porre fine alle esercitazioni, Rifondazione che chiede di cacciare gli americani, l'opposizione pronta ad attaccare. Così Andreatta ha contrattaccato. Dapprima ha esordito spiegando la rotta del volo maledetto denominato in codice «Easy 01» («facile»), autorizzato dal centro operativo di Martina Franca. Una missione dunque ben nota ai militari italiani, ma «pianificata» dagli americani. Il caccia doveva volare a 3500 piedi (un piede corrisponde a circa un terzo di un metro) fin sopra Cortina, proseguire «a bassa quota» e tornare ad Aviano sorvolando Cortina, Brunico, Ponte di Legno, Casal



molata, Aviano. «Fino al punto Rivadice Andreatta - la missione veniva condotta come previsto dal piano di volo, mentre successivamente, in direzione Marmolada, deviava di circa 4/5 miglia sulla sinistra della rotta pianificata». Il piano di volo dunque «non prevedeva il sorvolo della località di Cavalese» e lungo il tratto Riva-Marmolada il caccia «non sarebbe dovuto scendere» al di sotto del 2000 piedi (circa 700 metri). Poi il ministro passa sulla difensiva ben sapendo che i parlamentari ricorderanno le interrogazioni che denunciavano i sorvoli

Maggiore, lago di Garda, Riva, Marabassa quota (sarà il caso del deputato trentino Olivieri, di Sd) e le lamentele degli amministratori locali. Andreatta pur annunciando che sono state impartire «nuove disposizioni» per ridurre i rischi ripete che «il volo a bassa quota rappresentava una necessaria forma di addestramento di fondamentale importanza». Dunque proseguiranno per addestramenti «avanzati finalizzati all'esecuzione delle missioni in Bosnia». Poi comincia il dibattito ben presto «interrotto» dal tam tam delle agenzie. Il primo flash giunge da Aviano e racconta quanto detto dal capitano Tra- le condizioni della tragedia». Ormai è

cy O'Grad secondo il quale l'aereo avrebbe avuto disposizione di volare a bassa quota. Fabio Mussi legge la notizie e informa la riunione. Andreatta rilancia: «Il pilota - dice intervenendo a sua volta nel dibattito - ha chiaramente deviato dalla rotta. Era obbligato a volare a 2000 piedi tra Riva e la Marmolada e tra Brunico e Ponta di Legno poteva scendere a 500 piedi perchè la zona è poco popolata». Li, a Cavalese non ci doveva essere. Epoi volavaraso terra. «Solo le violazioni del piano di volo - prosegue il ministro della Difesa - hanno creato

marines Guy Vanderlinden assumere la difesa dei piloti che - dice l'ufficiale - «non hanno abbandonato la rotta autorizzata». Andreatta non arretra, anzi rilancia ancora. Uscendo dall'aula di Montecitorio viene assediato da telecamere e cronisti e ripete per la terza volta che vi è stata una «violazione delle norme di volo». La tragedia non sarebbe avvenuta «se le norme fossero state rispettate». Poi l'affondo e la smentita rivolta alle fonti statunitensi che avevano parlato di una possibile «avaria» del caccia. «Non abbiamo rilevato nessuna segnalazione di avaria» - taglia corto Andreatta che parla di «un gusto del rischio, fortemente avvalorato dagli elementi che abbiamo finora avuto a disposizione. Per quello che sappiamo, anche se è chiaro che le commisioni d'inchiesta hanno più elementi di noi, l'unica giustificazione che possiamo immaginare è quella di una voluta decisione del pilota». Gli americani insistono e in serata arriva il colpo d'accetta. Poi, in serata la nota che si chiude perentoriamente: «Sarebbe opportuno che chiunque abbia informazioni dettagliate in merito scegliesse il silenzio». Molti gli altri interrogativi che incombono, ma che la polemica ha oscurato. I piloti saranno giudicati in Italia o negli Usa? Su questo Andreatta è cauto: «Nel caso di aerei che agiscono in missioni militari l'autorità giudiziaria competente è quella del paese a cui appartengono i velivoli». Una deroga è possibile, ma ciò non è mai ac-

un crescendo accusatorio e da Avia-

diatamente. Tocca al generale dei

no l'affondo viene raccolto imme-

**Toni Fontana** 

### «Nessuna deviazione, il volo era regolare»

#### Il comandate dei marines all'attacco del ministro. Rivelati i nomi dei piloti

DALL'INVIATO

AVIANO (Pordenone), L'aereo era sulla rotta giusta, ma volava sotto la quota minima consentita. Dagli americani arriva una smentita e una conferma. La smentita è per il ministro Andreatta il quale ha sostenuto che l'aereo non doveva trovarsi in Val di Fiemme. «Non ho le informazioni del ministro Andreatta. Il pilota dell'aereo EA-6B era sulla rotta che era stata regolarmente autorizzata dal comando di Aviano». Così ha detto il generale di brigata Guy Vanderlinden, comandante del corpo dei marines nel Mediterraneo, alla conferenza stampa tenuta ieri pomeriggio nella base Usaf di Aviano. Fin qui la smentita per il ministro Andreatta.

La conferma riguarda invece l'altezza del volo: l'aereo si trovava sotto i livelli di sicurezza. Perchè ciò sia accaduto fa parte delle indagini avviate da una commissione militare Usa giunta all'alba di ieri ad Aviano da una base della South Carolina. Le ipotesi prese in considerazione sono diverse: errore umano, guasto agli strumenti di bordo, un tragico e incosciente gioco di guerra. La conferma, anche se indiretta, è arrivata sempre

dal generale Vanderlinden. L'ufficiale ha sottolineato che il punto principale su cui si stanno concentrando le indagini della commissione militare americana è proprio l'altezza di volo dell'aereo che ha tranciato il cavo della funivia. Il generale dei marines ha sostenuto che l'areo era sulla rotta giusta e che il pilota era autorizzato a volare a bassa quota. Ma ha poi spiegato che per bassa quota si intende un'altezza che va da un minimo di 150 metri dall'ostacolo ai 650 metri. All'interno di questa banda si definiscono ulteriori suddivisioni di livel-

L'impatto dell'aereo con il cavo della funiva è avvenuto a circa 80metri d'altezza dal suolo, molto al di sotto dei 150 metri consentiti. Possibile che i piloti possano essere stati autorizzati a scendere al di sotto del livello minimo dei 150 metri consentiti? E c'è anche, chi sostiene che era abbastanza frequente che aerei Usa e italiani passassero sotto il cavo della funivia. Questo faceva forse parte dei piani di esercitazione ? «No», è stata la risposta secca del generale Usa. « Mai il corpo dei marines autorizzerebbe un volo sotto la soglia dei 150 metri e sotto il cavo». Deduzione: se i

piloti sono scesi fino ad 80 metri hanno sbagliato ed è soltanto loro responsabilità. Il generale ha anche escluso che nel passaggio in Val di Fiemme l'aereo abbia avuto un'avaria alla radio di bordo, ma ha aggiunto che l'equipaggio volava per la pri-

confermato che l'equipaggio ha lanciato il may - day. «Hanno chiesto soccorso appena si sono accorti del danno all'aereo»

Ma perché per un aereo come l'EA-6B che è impiegato ad alta quota si fanno esercitazioni a bassa quota? «È ma volta su quella rotta. Ha invece vero-harisposto il generale-che que-



sto tipo di aereo lavora ad alta quota, ma per raggiungere il luogo delle operazioni deve volare a bassa quota per non farsi intercettare dai radar». Circa la posizione dei piloti ha detto che bisogna aspettare le conclusioni dell'inchiesta. Ha solo precisato che per ora resteranno a «terra» ed ha escluso che prendano il «volo» per ritornare negli Usa. «No, resteranno qui ad Aviano», ha assicurato,

Ieri la base ha reso noto anche i nomi dell'equipaggio dell'aereo. Sono quattro capitani. Pilotava il velivolo R.j. Ashby, 30 anni, di Mission Vejo (California). Gli altri tre membri dell'equipaggio sono i capitani P. Schweitzer, 30 anni (Westbury, stato di New York), W. L. Raney, 26 anni, di Englewood (Colorado) e P. Segraves, 28 anni, di Nineveh (Indiana). Il loro difensore, l'avvocato Bruno Malattia di Pordenone, chiederà che siano giudicati da un tribunale americano, possibilità prevista dai trattati internazionali, ma non ha detto quale sarà la giurisdizione applicata. Il capitano Ashby, che aveva il comando dell'aereo, ha al suo attivo 750 ore di volo e recenti missioni in Bosnia.

**Raffaele Capitani** 

Il ministro Andreatta al termine della seduta delle Commissioni Difesa Monteforte/Ansa

stro Andreatta, dietro la sua corazza di professore e tecnico. Alta considerazione di sè e impermeabilità agli attacchi. In molti evocandolo tirano in ballo due peccati capitali, «accidia e ira» e uno veniale, «puntigliosità». Ministro del bilancio nel primo governo Cossiga, ministro senza portafoglio nel secondo governo Cossiga, ministro del tesoro nei governi Forlani e Spadolini, ministro del bilancio nel governo Amato, ministro degli esteri nel governo Ciampi... Economista, 70 anni, trentino. Di procelle ne ha sapute cavalcare tante e questa, dell'aereo impattato nei cavi, proprio nella sua terra di origine, è solo l'ulti-

Luana Benini

### «Rivedere accordi» Ranieri:

collaborino

ROMA. I vertici militari Usa che smentiscono Andreatta sul piano di volo del jet che ha provocato la strage, che chiedono di poter fare l'inchiesta in casa propria. Un inizio pessimo quanto a collaborazione, si diribbe. Ma che non impressiona il responsabile esteri del Pds Umberto Ranieri, che invece è soprattutto preoccupato di precisare le sue affermazioni sulla necessità di ridiscutere la questione delle basi americane in Italia che gli hanno attirato contro non poche critiche, anche all'interno della Quercia.

La collaborazione tra Usa e Italia è cominciata con un ufficiale che smentisce bruscamente il ministro della difesa italiano: secondo i Marines l'aereo ha rispettato ilpianodivolo.

Ci auguriamo che la collaborazione possa prodursi effettivamente. Da parte italiana si compirà ogni sforzo perché si giunga all'individuazione delle responsabilità di questa sciagura che, come è stato scritto, considerata la nazionalità delle vittime, ancor prima di una tragedia italiana è una tragedia europea. E riguarda tutti la grande questione della sicurezza, dell'incolumità dei cittadini italiani e non che vivono nelle aree in cui insistono basi militari. Questo è apparso particolarmente evidente nella realtà del Trentino. Siamo dell'avvi so che i voli di addestramento e le esercitazioni qualunque siano gli aerei militari, siano essi americani o italiani, non possono svolgersi in aree densamente abitate o frequentate da turisti. La pericolosità dei voli a bassa quota era stata denunciata più volte dalle autorità locali senza ottenere ne una loro sospensione né risposte rassicuranti. Tutto ciò suscita inquietudine nell'opinione pubblica. În sostanza il grande problema è quello di conciliare le esigenze operative con la realtà ambientale dei territori interessati

Lei ha anche chiesto di rivedere la questione delle basi americane in Italia. Cosa significa?

Prima di tutto è il caso di avere sempre presente che dalla base di Aviano si sono levati i voli per verificarel'attuazione degli accordi di pace in Bosnia. Un grande fatto positivo e di pace. In ogni caso io ritengo che sia da valutare la opportunità che sulla base di un dialogo tra autorità italiane e statunitensi possano essere rivisti aspetti superati degli accordi che in epoche lontane concessero basi italiane per l'uso di aerei agli Sati Uniti. In sostanza le condizioni specifiche dell'uso delle basi, io credo possano essere in parte riconsiderate. Tutto ciò in funzione di un rapporto di collaborazione più saldo tra autorità militari italiane e americane, e di un maggior coinvolgimento delle autorità italiane sull'attività delle basi.

#### Il personaggio

#### L'ira fredda del puntiglioso Beniamino «Si potrebbe istituire un numero verde»

ROMA. Nell'aula dove sono riunite le gi «identificare il velivolo»). Sia commissioni difesa di Camera e Senato, il ministro Andreatta troneggia in curva, con la sua mole da grande abate, dietro al tavolo ad «u», fra il sottosegretario Brutti e il senatore Gualtieri. E butta giù una gelida ricostruzione dei fatti.

A parte le «espressioni di profondo cordoglio» ai familiari delle vittime, non c'è un guizzo di passione o di trasporto. Legge una cartella dopo l'altra, come un bollettino meteorologico. Un tono grigio, immutabile, sia quando resoconta la dinamica della tragedia, sia quando giustifica le sue omissioni in merito all'interrogazione dell'onorevole Olivieri (l'episodio del volo di Torbole? Non ho risposto perché non è stato possibile a tutt'og-

quando spiega l'importanza, per l'addestramento, dei voli a bassa quota, e in zone montuose «che richiamano quelle della Bosnia». O quando si lancia nella lunghissima tirata sul ruolo essenziale della Nato («sindrome da Rifondazione», secondo il verde Semenzato). Infine, quando informa sull'intenzione di varare «un numero verde» per le segnalazioni di protesta. Alla fine, si aggiusta sulla poltroncina, il sigaro spento in mano. Piega la testa da una parte, e si predispone all'ascolto.

La bufera annunciata da interviste e dichiarazioni di guerra, si rivela in realtà un acquazzone con pochi fulmini. La sede è istituzionale e tutti moderano il linguaggio, nonostante

qualche impennata. Una quindicina di interventi che scivolano via, mentre lui è sempre più sprofondato fra le spalle, il mento a sfiorare il petto. Un sobbalzo quando Mussi, alle 15,10, dopo tre ore filate di seduta, annuncia che la responsabile delle pubbliche relazioni della base di Aviano avrebbe affermato che il volo radente dell'aereo era previsto dal piano di addestramento. Un «risveglio» brusco. «Ribadisco, c'è una deviazione di nove chilometri in corrispondenza di Cavalese e nel tratto in questione l'aereo aveva l'obbligo di volare a 700 metri: le violazioni del piano di volo hanno creato le condizioni per la tragedia». La questione non è da poco. Sembra di sentire in lontananza i tamburi di guerra di un scontro con i

marines. Segue mezz'ora di replica per incassare e registrare gli interrogativi e le critiche senza discostarsi troppo, però, dagli assunti di partenza.

«Deludente, mortificante, insufficiente». Non è solo Rizzo, prc, a scuotere la testa sconsolato. Il verde Boato ammette di aver ascoltato Andreatta «con forte sofferenza» e scalpita: «Perché dobbiamo aspettare stasera alle 18,30 per avere i nomi dei piloti. In tutto questo c'è un senso di copertura, non trasparenza, non assunzione di responsabilità. E poi, andiamo, il numero verde per le denunce dei cittadini! Ma c'è un dovere dello Stato di garantire la sicurezza». Già. Perché, se è vero che le regole non sono rispettate, chi è che controlla? È un Naviga bene fra le polemiche il mini-

interrogativo che serpeggia intorno al tavolo ad «u» ma che sembra rimbalzare nello scudo di Andreatta. Così come l'interrogativo sulla giurisdizione in caso di incidenti. E come l'interrogativo successivo: sul nostro spazio aereo abbiamo davvero piena sovranità, oppure esistono accordi speciali che non ci è dato conoscere? E si può cominciare a pensare a ricontrattare accordi che si ritengono superati? Andreatta cataloga alcuni di questi temi nel suo linguaggio burocratico. Ammette: c'è il problema della «conoscenza delle devianze», quello delle «conseguenze sul piano normativo», della «trasmissione delle informazioni»...« Ne terremo conto». Sulle difensive, ma non tanto.

Gli ufficiali Usa offrono ai familiari delle vittime 100mila dollari, ovvero 180 milioni di lire: 9 milioni a famiglia. L'ha annunciato il generale Vanderlinden, precisando che la cifra non ha però nulla a che vedere con il risarcimento che sarà deciso dai giudici e servirà a coprire i costi dei funerali e altre spese minori. «Pensiamo sia importante aiutare immediatamente queste famiglie - ha detto il generale - alle quali rimaniamo vicini e che continueremo ad assistere».

Da ufficiali Usa

180 milioni

per i funerali