



Immediata retromarcia del comandante dei marines e della base di Aviano che riconoscono la versione italiana

Clinton: quel generale taccia

Il presidente ordina il silenzio a Vanderlinden che aveva smentito Andreatta
Il Pentagono detta la linea: ammettere l'errore, il jet era fuori dalla rotta

WASHINGTON. Clinton è sceso in campo per redarguire duramente il generale Guy Vanderlinden che con le sue dichiarazioni sulla strage di Aviano aveva contraddetto il nostro ministro della Difesa. Così il capo dei marines è stato costretto ad una frettolosa retromarcia, che lo ha costretto ad ammettere che Andreatta aveva detto la verità: il jet assassino non ha rispettato la rotta stabilita dal piano di volo. E dopo la retromarcia del generale anche la base di Aviano, prima di annunciare il silenzio stampa sulla vicenda, ha corretto le prime versioni che negavano uno sconfinamento.

Il presidente Clinton è intervenuto personalmente nella disputa che rischiava di trasformarsi in un gigantesco incidente diplomatico.

Infatti, dire che l'aereo era su una rotta assegnata, significava di fatto ammettere che le esercitazioni di volo venivano regolarmente effettuate sfiorando la funivia. Così ieri mattina un alto funzionario del National Security Council ha spiegato che il presidente ha dato disposizioni perché tali episodi non si ripetano: d'ora in poi i militari americani potranno parlare dell'incidente soltanto se eventuali dichiarazioni saranno concordate con il Pentagono. Secondo il National Security Council la dichiarazione di Vanderlinden era però «tecnicamente corretta». La rotta, infatti, segue un corridoio all'interno del quale, secondo le fonti americane, si trovava l'aereo. Ma è evidente che, pur rimanendo nel corridoio, il pilota ha commesso un errore portandosi all'estremità, altrimenti non sarebbe finito contro la funivia. In ogni caso il generale non era autorizzato a parlare senza aver controllato prima le sue informazioni con il Pentagono. Per questo Clinton gli ha ordinato di tacere. E più tardi il presidente ha preso la parola sulla vicenda. «Quello che è accaduto - ha detto Clinton - è orribile. Sono rimasto sconvolto. Ho seguito con il fiato sospeso i soccorsi, quando pareva che vi fosse un'altra cabina che rischiava di precipitare. Ho chiamato il primo ministro Prodi e gli ho detto che mi sanguinava il cuore». «Gli italiani - ha proseguito il presidente americano -



Un incidente orribile
Informaremo gli italiani sull'inchiesta

pensa». «Ho detto al primo ministro Prodi - ha concluso Clinton - e ora dico a voi: farò tutto quello che posso per accertarmi che si vada a fondo e siano presi i provvedimenti necessari, e per convincere gli italiani che abbiamo fatto quello che era giusto. Capisco che gli italiani sono tristi e indignati: hanno diritto a tutte le risposte possibili».

Infine ieri pomeriggio il comunicato della base di Aviano che si adeguava alla linea scelta da Clinton. Le dichiarazioni di ieri del generale Vanderlinden «non intendevano contraddire la precedente versione fornita dal ministro della Difesa».

«A questo punto dell'indagine - sottolinea il comunicato della base di Aviano - siamo in grado di offrire i seguenti chiarimenti a proposito del punto nel quale il velivolo è entrato in contatto con il cavo: il punto dell'impatto era compreso entro il corridoio nautico, esteso per 10 miglia, ma non al centro della direttrice di volo. Il punto di impatto è ben al di sotto dell'altitudine minima approvata».

«Non sono in discussione» neanche le dichiarazioni di Andreatta secondo le quali «il velivolo non si trovava nella posizione appropriata nel punto dell'incidente». Il pool di investigatori che indaga sull'incidente, conclude il comunicato, «definerà ulteriori dettagli concernenti il tragico di volo. Altre informazioni sulla posizione dell'aereo non sono al momento disponibili, dal momento che l'indagine prosegue».



Carabinieri sul luogo della sciagura

Roberto Bernardinatti/Ap

La strategia del cinismo nelle parole di Luttwak

ABBIAMO infastidito il signor Edward Luttwak, esperto americano di strategie militari. Si è detto scioccato dall'«ignoranza», dall'«emotività adolescenziale», dal «sentimentalismo da cameriera» delle autorità italiane sulla tragedia della funivia del Cermis. Insomma dall'eccesso di chiasso e piagnisteo su quel che considera un banale incidente sul lavoro dei Top Gun Usa. «In America abbiamo 4.000 aerei militari e un incidente mortale in media ogni settimana, con famiglie americane che per difendere la Bosnia o altro perdono uno o più loro cari», ha spiegato. Bacchettando giacché c'era aspramente chi parla di «giochi di guerra» («war games vuol dire esercizio militare in tempo reale contro uno che ha ruolo di nemico: non ha niente a che fare con giochi e divertimenti») e chi trovi qualcosa da ridire («Le forze aeree americane hanno il compito di volare al massimo di velocità, al minimo di altezza e al top del rendimento dimostrativo. Il ruolo delle autorità italiane è quello di alzarsi la mattina e permettere che questi voli e non altri avvengano secondo i giorni e le date pre-stabiliti»).

Visto che ha capito tutto, bisogna cercare di capire lui. Il professor Luttwak è uomo tutto d'un pezzo. Contare a tavolino i morti in battaglia, mentre ci si prepara ad una battaglia, dopo un bombardamento con questo o quel tipo di ordigni, ammazzati dai nemici o dagli amici («friendly fire») è il suo mestiere. E siccome lo fa a pagamento («devo pagare il college dei figli»), lui si emoziona solo all'ammontare delle sue parcelle. Anzi, nemmeno tanto, perché lo pagano anche quando, come spesso gli succede, non ne imbrocca una. Ad esempio su in che anno siamo. Cinico sì, ma mica stupido.

Dalle indagini potrebbe emergere un'altra verità: le norme sono state sistematicamente violate dai piloti Usa

«I voli? Sempre a bassa quota»

Le autorità italiane lanciano un'ipotesi inquietante. Prodi: «Violate le leggi»

ROMA. Un doppio livello: quello formale dei voli di addestramento comunicati preventivamente all'Aeronautica italiana ed eseguiti nel pieno rispetto di tutte le norme; quello reale - e assai diffuso - dei voli rasoterra senza regole in violazione di ogni legge, con l'unico alibi che per prepararsi alla guerra non devono esistere vincoli. Tantomeno se imposti dagli italiani. La strage della funivia del Cermis, in pratica, non è stata la conseguenza di una singola «folle giornata» di quattro marines inebriati dal pericolo, ma il risultato tragico di un «metodo» diffusissimo tra i militari americani.

Uno scenario davvero inquietante, che è però molto accreditato ufficialmente dalle autorità della Difesa italiana. Tuttavia, allo stato, si tratta solo un'ipotesi. Anche se molto fondata. I primi dati che sembrano emergere, a quanto pare, trovano già riscontro in numerose testimonianze degli abitanti delle valli trentine, che più volte avevano notato velivoli militari sfrecciare ad altezze ben più inferiori dei 600 metri consentiti. Anche questo dovranno accertare le diverse inchieste aperte dopo la strage.

E se i risultati confermeranno quella che appare una certezza, la conseguenza non potrà che essere un serio «giro di vite» sui voli di aerei stranieri sul territorio italiano. Insomma, di ora in ora cresce il sospetto che esiste un'altra verità: per un lungo tempo i militari degli Usa si sono largamente disinteressati del rispetto della legalità. L'unico interesse, per loro, era quello di addestrare i piloti nei voli rasoterra, così come è necessario fare in guerra per sfuggire ai radar. Il resto aveva un'importanza relativa.

Ieri, anche il presidente del Consiglio, Romano Prodi, ha avuto parole dure: «La fedeltà alla Nato non è in discussione, non sono in discussione le basi militari e le forze americane, ma una violazione della legge che ha avuto un esito drammatico. Le leggi vanno rispettate e uno Stato vuole che questo sia fatto in modo netto». Lo stesso segretario del Pds, Massimo D'Alema, ha usato espressioni piuttosto chiare. Dopo aver ricordato che non esiste alcuna intenzione di rilanciare un vecchio e superato «antiamericano», D'Alema ha sottolineato la necessità di capire la verità su

quanto accaduto: «Ne va della dignità del nostro paese». Infine il capogruppo del Pds alla Camera, Fabio Mussi, ha chiesto la sospensione dei voli.

Ad ogni modo, adesso che stanno emergendo incongruenze nelle versioni ufficiali americane, i rischi di un ulteriore irrigidimento nei rapporti tra Italia e Usa esiste. Le autorità italiane potrebbero facilmente accettare l'idea di essere state ingannate da militari alleati i quali, ufficialmente, presentavano un piano mentre nella pratica ne realizzavano un altro? Non sembra. Negli ambienti della Difesa il nervosismo è diffuso. Ma non si commenta. Non una parola in attesa che emerga qualcosa di ufficiale dalle indagini. Ma le consegne sono state chiare: i carabinieri debbono vigilare intorno all'aereo, alla base di Aviano e al luogo della sciagura. Occhi aperti e attenti a non essere raggiunti. Il clima sembra essere quello di Sigonella. Degli americani, al di là dei comunicati ufficiali, non ci si fida.

Molte domande attendono risposte precise. Anzitutto fare chiarezza sul presunto «doppio livello» dei voli

addestrativi americani. E poi capire se ciò è realmente accaduto come si sospetta - in qual modo le nostre autorità siano state raggiunte. Se esistono tracciati radar che possano dimostrare le illegalità compiute dai militari Usa; se è possibile che qualcuno possa manomettere i tracciati stessi e anche se, da parte italiana, ci sia stato a qualche livello qualcuno che abbia tacitamente acconsentito, in nome di quell'«efficienza» che non tollera leggievincoli.

Gli aspetti da chiarire, come si vede, sono molti e anche gravi. Tanto più che lo stesso generale comandante dei marines, Charles Krulak, intervistato dal Washington Post prima che il presidente Clinton imponesse il silenzio aveva risposto ad una domanda sui rischi per la popolazione provocati dai voli rasoterra in maniera eloquente: «Per i marines è vitale mantenersi pronti al combattimento».

Essere «pronti al combattimento», a quanto pare, può voler dire anche infrangere le leggi.

Gianni Cipriani

Le indagini Si parla di avvisi di garanzia per favoreggiamento

I carabinieri nella base di Aviano

I giudici di Trento chiedono aiuto al governo. I cronisti americani: al liceo il pilota veniva chiamato «il matto».



Richard Ashby

DALL'INVIATO

TRENTO. I carabinieri tornano in forze ad Aviano, spediti dal procuratore Franco Antonio Granero. Interrogano tutti i militari statunitensi che hanno avuto tra le mani il registratore di bordo del caccia di Cermis, rimasto in mano Usa per 48 ore, riconsegnato solo dopo una protesta durissima. Tira aria di nuovi avvisi di garanzia: questa volta per favoreggiamento, o sottrazione di prove. E rischiano l'inchiesta proprio i «giudici» dei Marines appena arrivati per condurre le loro indagini. Interviene su un altro fronte il pg di Trento Silvio Corraola. Ieri ha scritto al ministro della Giustizia Flick per sollecitare l'intervento del governo verso gli Usa, affinché sia restituita all'Italia la competenza di indagare. Il «mission recorder», intanto, è nella cassaforte del col. Orfeo Durigon, comandante dell'aeroporto di Aviano. Intanto? Manomesso? Solo oggi pomeriggio si comincerà ad esaminarlo; usando,

gioco forza, strumenti che attualmente hanno solo gli americani. È stato ingannato per bene, il giudice italiano. E proprio dai marines della «Commissione d'inchiesta» che spargevano sulla «piena collaborazione». Adesso Franco Antonio Granero - che dodici anni fa a Savona era il giudice istruttore del caso Teardo - ha un diavolo per capello. Spiega cos'è successo, partendo sin dall'inizio.

«Quando siamo andati a vedere l'aereo già sotto sequestro, abbiamo subito chiesto agli americani: «C'è la scatola nera?». «Non c'è», ci hanno garantito. La risposta era solo formalmente vera. Diciamo, formalistica. Perché la scatola nera non c'è, ma c'era un «mission recorder...». Cioè un apparato che registra, ogni 6-7 secondi, tutti i parametri del volo, le manovre, le comunicazioni radio. E gli americani se ne sietano accorti? «Giovedì sera i nostri periti, assieme alla «Commissione» dei marines, hanno cominciato l'esame del caccia. Un

tecnico statunitense ha preventivamente smontato dal cruscotto alcune schede crittografate con piani bellici, roba che non ci interessava. Quel tecnico ha notato che, a fianco delle schede, avrebbe dovuto esserci anche il «mission recorder». I nostri hanno subito rizzato le orecchie...».

È cominciata allora la tempestosa trattativa con gli americani per «salvare il salvabile». Dov'era finito il registratore, dottor Granero? «È risultato che era nella disponibilità di alcuni tecnici Usa, componenti di minor grado della Commissione d'inchiesta. Loro avevano preso lo strumento ed avevano già cominciato a lavorarci sopra. Alla fine, ce l'hanno consegnato».

La «Commissione» era arrivata l'altro ieri. Era stata tutto il giorno coi giudici italiani. Mancava solo - è giunto ieri - il capo-delegazione, generale Michael DeLong. Giudice, sapeva che mentre lei riceveva a Trento «l'intera commissione» dei Marines c'erano altri membri rimasti ad Aviano? «Non lo sapevo. Oggi ho chiesto

ed ottenuto dal generale DeLong una lista precisa di tutti i membri. Lui mi ha anche promesso un chiarimento scritto sull'episodio». Avranno manomesso il «mission recorder»? «Ci assicurano che, in pratica, non è stato estratto nulla. Però vi sono dei dubbi sulla leggibilità dei dati. Lo strumento è stato estratto dagli stessi piloti subito dopo l'atterraggio, quando i circuiti elettrici del caccia erano ancora attivi. Pare che questo possa averlo danneggiato».

Insomma, un pasticcio gigantesco. Nell'atterraggio d'emergenza, con l'aereo che spandeva liquido infiammabile, forse l'equipaggio è balzato giù cercando di salvare il salvabile. O forse, essendo conscio del disastro provocato, il pilota ha estratto il «mission recorder» anzitempo sperando di danneggiarlo. Poi gli americani di Aviano l'hanno tenuto nascosto ai nostri e consegnato al commissari-fantasma dei Marines.

Vedremo le conseguenze. Intanto, sotto il fuoco incrociato dei giudici italiani e delle rampogne di Clinton,

la base di Aviano si è chiusa a riccio. Dentro, sospesi dal volo ma non ancora dal servizio, i quattro membri dell'equipaggio dell'EA-6B restano inavvicinabili. Annunciano per oggi un «comunicato scritto». I cronisti statunitensi stanno scavando nella loro vita, ed a Mission Viejo in California, nella casa della mamma del capitano pilota Richard Ashby, spunta una vecchia foto. Risale all'ultimo anno di liceo. Il giovane Ashby è ritratto, in giacca bianca da sera, con un amico. Sulla fotografia è scritto: «Due pazzi». Potrebbe essere una innocua goliardata. Oppure no.

Da Trento, partono le bare verso Belgio, Germania, Olanda, Polonia. Oggi ci saranno i funerali delle due amiche di Bressanone. I giudici di Trento continuano ad indagare sul disastro, sono in contatto con Rosario Priore, il magistrato che indaga su Ustica, ieri hanno disposto l'acquisizione anche dei rilevamenti effettuati martedì dai satelliti aerei-spia.

Michele Sartori

Ecco l'aereo killer con i segni sull'ala



DALL'INVIATO

PORDENONE. Come un uccello ferito ad un'ala, l'aereo della strage di Cermis se ne sta acquattato in un capannone chiaro, simile ad una sala operatoria. Sotto il ventre, una «gondola» è lacerata, priva del fondo. L'ala destra è segnata da due squarci. L'allettone di coda è mezzo segato. Qua e là la vernice è scrostata. Sembra reduce da una battaglia vera. Ha abbattuto una funivia. Il Grumman EA-6B Prowler è un volatile tozzo, relativamente lento - il tachimetro arriva a 1.003 chilometri l'ora - ma agilissimo. Il muso sembra quello di un tafano: i vetri dei piloti e le prese d'aria fanno da occhi composti, la sonda per l'alimentazione in volo è un lungo pungiglione frontale. Corto, appena 18 metri, corte anche le ali, sei-sette metri l'una.

Com'è andata, martedì pomeriggio? Non è difficile intuirlo, guardando le ferite dell'aereo. Arrivava da ovest, andava ad est. Era bassissimo. Il pilota si è trovato di fronte la cabina che stava scendendo carica di gente. Una manovra disperata, per il pilota: inclinare il caccia e cercare di virare bruscamente a sinistra impennandosi per saltare l'ostacolo. Tre quarti dell'aereo hanno evitato i cavi, l'ala destra li ha presi in pieno. I due cavi della funivia, quello portante e quello di servizio, l'hanno morsa, sono penetrati in profondità, hanno incontrato una barra di rinforzo interna e si sono spaccati di netto. L'ala è semisegata in due punti, distanti un metro, un metro e mezzo l'uno dall'altro. Le incisioni hanno una forma a «L». Il cavo più basso ha anche tranciato il fondo della «gondola» più esterna di destra, un contenitore simile ad un siluro, con un'elichetta sul muso. Adesso sembra aperto da un apriscatole. Il fondo è stato trovato sul luogo del disastro. Dentro ci sono delle scatole metalliche rettangolari, ancora saldamente appese. Dovrebbero contenere una parte della strumentazione di «disturbo con rumori» del «Prowler», specializzato in guerra elettronica.

Tutto dev'essere durato una frazione di secondo. I cavi tranciati, usciti dall'ala, sono volati via dando un'ultima frustata all'allettone di coda: anche questo è segnato a metà. Di quel che era successo, gli uomini dell'equipaggio non possono non essersi accorti: lo si intuisce sia dal tipo di manovra, sia dalla posizione dei finestrini laterali, dai quali si vede l'ala disastrosa. Il caccia è disarmato. Eppure si chiama «Prowler», distruttore. La cabina di Cermis era a cinquanta metri dal punto di impatto sulle funi. A sganciarsi e cadere, dicono i periti, ha impiegato 7 secondi. Nel momento dello schianto, l'EA-6B stava già sparendo oltre i monti.

[M.S.]