

**IN PRIMO PIANO** ◆ Il procuratore di Trento, Francantonio Granero: «La nostra inchiesta non lasciava spazio a dubbi». Fino a due giorni dopo la strage gli americani non hanno usato le cartine che segnalavano la funivia

# «Cermis, pilota colpevole Le prove ci sono tutte»

## Il Pm: «Ignorati dai giudici Usa i nostri atti»

DALL'INVIATO  
PIERFRANCESCO BELLINI

**CAVALESE** «Nessun giallo; nessun mistero: è tutto chiaro, scritto nero su bianco nella richiesta di rinvio a giudizio che avevamo presentato al Gip». Batti e ribatti, il procuratore della Repubblica di Trento, Francantonio Granero, è quasi stanco di ripetere che non c'era più bisogno di nulla; che se gli americani avessero consultato le carte sequestrate ad Aviano e le perizie disposte subito dopo la tragedia, tutto sarebbe risultato evidente; senza possibilità di errore. E di assoluzione per il pilota: probabilmente non unico responsabile; ma certamente responsabile.

Un particolare su cui ha insistito ieri in un'intervista anche Carlo Ancona, il Gip che ha deciso di applicare il trattato di Londra con relativo processo in America. Alla domanda se in Italia il pilota sarebbe stato condannato, ha risposto senza esitazione: «Non c'è dubbio».

Il materiale raccolto dai magistrati trentini potrebbe diventare dunque fondamentale - e pesante come un macigno - per il lavoro di un'eventuale commissione d'inchiesta parlamentare. A partire dalle ormai famose «cartine» in

cui non era segnalata la funivia, e che si sono rivelate l'asso nella manica della difesa di Richard Ashby. «È stato tutto assodato nel corso dell'inchiesta: gli Stati Uniti avevano le mappe giuste, ma non venivano consegnate ai piloti. Nonostante una disposizione precisa contenuta negli accordi Nato, gli aviatori americani continuavano dunque a volare con le loro carte», insiste Granero. Il meccanismo è abbastanza semplice: ogni Istituto cartografico militare è tenuto a inviare periodicamente al proprio corrispondente (in questo caso quello americano) il materiale con i rilievi aggiornati. Facendo seguito a questo accordo, i comandi italiani avevano consegnato dieci mappe - in cui è segnalata la funivia - alle autorità americane.

«Solo che quelle carte - conclude il procuratore di Trento - sono rimaste chiuse in un armadio, come se si fosse trattato di un proforma. Il comando di Aviano ha seguito regolarmente le procedure; era stato

svolto anche il briefing pre-missione con i piloti. Le carte erano però sbagliate: lo abbiamo scoperto sequestrando quelle contenute nei tasconi del Prowler». Delle due l'una: o Ashby, che si è dimostrato particolarmente veloce nel far sparire tutte le prove, le aveva sostituite; oppure era proprio la dotazione a essere sbagliata. Di certo «a 48 ore dal disastro l'agenzia americana preposta al servizio ha ordinato in gran fretta 100 carte aggiornate». È un particolare, quest'ultimo, rimasto fino a oggi inedito e che rende ancora più complicata la vicenda. Potrebbe essere un'attenuante per il capitano dei marines; ma non una giustificazione. In realtà, se fossero state rispettate le misure di sicurezza, la mancata segnalazione dell'impianto del Cermis non avrebbe creato problemi. Il piano di volo «AV047 BD», con il quale l'aeronautica militare italiana aveva autorizzato il volo di addestramento, prevedeva il passaggio da Cortina, Brunico, Ponte di Legno, il lago di Garda, Riva e la Marmolada prima di fare rientro ad Aviano. La quota di navigazione era compresa fra i 500 e i 2.000 piedi (da 150 a 600 metri circa). La quota massima, ovvero 600 metri, era indicata proprio per il sorvolo della val di

Fiemme. L'impatto è avvenuto a 108 metri.

Anche tutti gli altri elementi raccolti dai magistrati trentini sono tutti contro il pilota. L'altimetro non era guasto, come ha insistito la difesa. Funzionava benissimo: ci sono le perizie a dimostrarlo. E ancora: Ashby non ha mai spiegato perché abbia fatto sparire la videocassetta girata durante il volo. Per questo motivo dovrà comparire davanti alla Corte marziale all'inizio di aprile: rischia al massimo una condanna a un anno e l'allontanamento dal corpo dei Marines. Ma soprattutto il pilota e il suo equipaggio non hanno raccontato cosa li ha spinti a danneggiare il «registratore dei dati di missione», l'apparecchio che sul Prowler sostituisce la scatola nera. La registrazione si interrompe all'improvviso, pochi secondi prima dell'oscillazione contro i cavi. Da quel momento in poi non ci sono più file leggibili. Ufficialmente si è trattato di una «rimozione forzata e in tutta fretta eseguita subito dopo l'atterraggio». Rimozione che ha lesionato irreparabilmente l'apparecchiatura.

Sempre per rimanere in tema di giustizia e tribunali, del «caso Cermis» si dovrebbe parlare presto -



anche se indirettamente - nell'aula di un tribunale militare italiano. L'inchiesta avviata dalla procura militare di Padova sul comandante della base di Aviano, Orfeo Durigon, è infatti in dirittura d'arrivo. Secondo alcune fonti, per chiudere il fascicolo manca solo un documento coperto dal segreto di Stato. È già stata avanzata regolare richiesta ai ministeri competenti per la consultazione. Il colonnello è indagato per «omessa esecuzione di incarico». Ovvero: il controllo sui piani di volo statunitensi veniva effettivamente fatto? E gli italiani avevano potere di veto in caso di anomalie?

## Ma ogni quartiere Nato ha regole diverse

ROMA È difficile stabilire quanti siano i militari statunitensi e i tecnici civili che li affiancano, ospitati nelle basi italiane: il loro numero segue il barometro delle crisi internazionali. Basti pensare che solo nella base di Aviano di norma lavorano 5 mila americani tra militari e civili, ai quali bisogna aggiungere un numero almeno pari di familiari. Diecimila persone che in tempo di crisi aumentano senza controllo. È ovvio che la prima cosa a cui tutti hanno pensato, dopo il verdetto assolutorio per la tragedia del Cermis, è stata quella di modificare il trattato di Londra che, tra l'altro, regola la giurisdizione per i reati commessi dai militari dell'alleanza. Una iniziativa, questa, impossibile perché l'accordo non è bilaterale (Italia-Usa) ma tra tutti i Paesi membri della Nato. Né il governo intende mettere in discussione lo «status» delle basi; su questo la dichiarazione di D'Alema non lascia dubbi. Il capo del governo ha invece fatto riferimento alla necessità di rivedere le regole che disciplinano l'attività delle basi. In pratica tutte le basi Nato in Europa sono regolate da un «memorandum» che è l'ossatura politica intorno alla quale tutto il resto ruota; e il resto è costituito dai diversi «accordi tecnici» (una sorta di documenti ammessi) che servono a regolamentare la vita interna delle basi e i rapporti tra paese sovrano e paese ospite. Ogni base ha «accordi tecnici» diversi e più consoni alle esigenze locali: così, una cosa è l'accordo per Aviano, base aerea statunitense, altra cosa quello per Sigonella, base marittima o per Gaeta, sede del comando della flotta Usa nel Mediterraneo. Ma gli americani sono presenti anche con una componente dell'esercito: a Vicenza, caserma Ederle, ha sede il quartier generale Setaf (South Europe Task Force) con un battaglione di paracadutisti che dipende dal comando generale americano in Europa, a Bruxelles: sono poco meno di mille uomini. E sono anche a Camp Darby, una base a metà strada tra Livorno e Pisa; a Napoli, sede del Comando Nato e del comando navale del Sud-est Europa e, ancora a Vicenza, sede della VO Ataf. La Base principale resta, e lo sarà sempre di più, quella aerea di Aviano: l'avamposto più importante in Europa, capace di rispondere con prontezza a qualsiasi crisi in Mediterraneo, nei Balcani e nel Medio Oriente. Una forza che viene dai numeri e dalla capacità di fuoco: dall'inizio della crisi nella ex-Jugoslavia la base Usa ospita, con una serrata rotazione, jet con capacità offensiva, difensiva e di osservazione: dai cacciabombardieri F-15 ed F-16, ai caccia F-16, ai caccia anti carri A-10; dagli Awaacs agli «invisibili» Stealth.

## Veltroni: «Rivedere lo status delle basi» Pareri concordi a destra e sinistra

Nicola Mancino: «Vogliamo giustizia, non un risarcimento»

ROMA Rivedere gli accordi che regolano lo status delle basi Nato in Italia. La sentenza che ha assolto il pilota Usa responsabile della tragedia del Cermis ha riportato il tema all'ordine del giorno, e l'esigenza di trovare nuove regole è riconosciuta a destra e a sinistra. Un'unanimità che piace a Walter Veltroni. «Vedo con piacere che oggi si è tornati a parlare del tema dello status delle basi Nato - ha detto il segretario dei Ds -». Quando ne ho parlato io, nel novembre del '96, in tempi non sospetti, fui trattato come un estremista. Proprio io che non sono sospettabile di un atteggiamento anti-americano essendo pienamente consapevole del ruolo e dell'importanza degli Stati Uniti nello scacchiere internazionale». Secondo l'ex vicepremier, la vicenda del Cermis, per come si è conclusa, «è un fatto che lascia veramente molto preoccupati». Veltroni ha anche commentato il viaggio di D'Alema negli Usa, apprezzan-

do la fermezza del governo: «Non poteva ottenere risultati diversi da quelli che ha raggiunto».

Che il caso Cermis abbia fatto scattare e indignare anche i padroni della bandiera a stelle e strisce lo dimostrano prese di posizione come quelle di Indro Montanelli o di Gustavo Selva. «D'Alema ha avuto proprio scarogna perché questa sentenza non è digeribile per gli amici dell'America, per gli americani, tra i quali io milito da sempre - ha detto Montanelli -. Per me Inghilterra e America sono nazioni sacre ma non si sa come difendere in questo caso una simile sentenza. Io ho una profonda fiducia nella giustizia americana ma quando la vedo

applicata in questo modo, sia pure da un tribunale militare, non so come difendere l'America».

«Una decisione come quella della Corte americana - ha detto Gustavo Selva - fa scattare un giudizio severo sulla giustizia degli Usa in quanto oscillante fra la durezza disumana della pena di morte, i dubbi su certi processi come quello O.J. Simpson e l'assoluzione di un capitano reo dell'omicidio colposo di venti persone». Per quanto riguarda i trattati Nato che hanno reso possibile il trasferimento del processo in America, Selva chiede che vengano cambiati dal momento che garantiscono agli Stati Uniti dei poteri «imperiali» che vengono esercitati anche con «arroganza». «Una sentenza sbagliata e ingiusta - ha concluso - non può essere presa a pretesto per una campagna anti-americana».

Fausto Bertinotti, che ha chiesto di ritrattare la presenza delle basi Nato in Italia, ha criti-



Una frase oscena scritta da sconosciuti sulla fiancata di un'automobile di militari statunitensi della base di Aviano

cato Massimo D'Alema. «Al suo posto io non avrei incontrato Clinton e sarei tornato indietro». Anche Armando Cossutta, per quanto riguarda le basi Nato, pone con forza l'esigenza di rivederne lo status. «E si dice indignato per la proposta di Clinton di risolvere tutto con un risarcimento economico. Uno sdegno espresso anche dal presidente del Senato Nicola Mancino in una scuola romana. «È una sentenza ingiusta, inaccet-

tabile. Quei cittadini che sono morti - sottolinea - hanno diritto non a un risarcimento di danni ma a vedere affermata la giustizia e quindi condannato il responsabile». Duro anche il giudizio di Antonio Di Pietro: «Devono trovare il colpevole o colpevoli. Non può esserci un evento così senza colpa. Spero che il processo d'appello metta in chiaro il concorso di negligenza a più livelli».

### IL RISARCIMENTO

## Dagli Stati Uniti solo 50.000 dollari per ogni vittima

DALL'INVIATO

**CAVALESE** Cinquantamila dollari: è questa la cifra che - secondo alcuni legali - il governo degli Stati Uniti avrebbe proposto a dieci delle venti famiglie delle vittime del Cermis per chiudere il caso; una proposta che molti giudicano «indecente», soprattutto a fronte di richieste che vanno dagli 800.000 al milione di dollari.

Ma sul versante dei risarcimenti le posizioni sono quanto mai articolate. Il trattato di Londra - lo stesso che ha permesso agli Usa di processare i piloti - prevede infatti che a occuparsene sia la giustizia civile del paese in cui è stato commesso il reato; nello specifico, la fase istruttoria viene

seguita da una commissione del ministero della Difesa affiancata dall'avvocatura dello Stato. Proprio ieri il ministero ha precisato che è stata erogata a tutti i parenti delle venti vittime una speciale elargizione di 100 milioni. Per otto casi non in oltre già state definite e presentate le offerte di indennizzo, mentre per altri due le proposte sono in fase di elaborazione. I familiari delle altre vittime hanno invece preferito avviare la procedura di risarcimento direttamente nei confronti dell'amministrazione americana.

«Nella definizione dell'ammontare dell'indennizzo - si legge in una nota - sono stati adottati per la compensazione del danno morale i parametri più alti coerenti con la legislazione vi-

gente». In pratica sono stati scelti i criteri già in precedenza stabiliti per la tragedia di Stava (dai 200 ai 300 milioni di lire ogni vittima). Chi non accetterà potrà ricorrere al giudizio del tribunale civile. La stessa strada che dovranno seguire le dieci famiglie che hanno chiesto i risarcimenti direttamente agli Stati Uniti nel caso in cui rifiutino - come è probabile - i 50.000 dollari proposti. La cifra che verrà stabilita dal tribunale civile verrà versata dall'amministrazione italiana, che poi potrà rivalersi - nella misura del 75% - su quella statunitense.

«È un particolare - commenta il sindaco di Cavalese, Mauro Gilmozzi - che mette in evidenza come quei trattati debbano essere rivisti al più presto. È un para-

dosso: gli Stati Uniti hanno la giurisdizione penale e il diritto di assolvere il proprio pilota, mentre a pagare il danno è, in un primo momento, il governo italiano». Il sindaco è tra l'altro interessato direttamente alla vicenda in quanto - quando la procedura sarà avviata - anche il Comune di Cavalese chiederà un risarcimento per «danno d'immagine». Su questo punto la legislazione è quanto mai lacunosa - precisa ancora Gilmozzi - ma senza dubbio la nostra comunità, che vive di turismo e dunque di immagine, ha subito un grave danno. Per risolvere la nostra situazione abbiamo deciso di non stare con le mani in mano: è stata ricostruita la funivia grazie all'impegno della Spa che la gestisce e a un in-

tervento straordinario della Provincia e, in questo modo, si è contenuto il calo dei turisti dal 20% di inizio anno al 5% di oggi. Abbiamo speso 18 miliardi, mentre altri 8 saranno destinati ai progetti di rilancio e promozione dell'area. Una società specializzata ci aveva quantificato il danno in 50 miliardi se fossimo intervenuti entro quattro anni; cifra destinata ad aumentare se fossimo rimasti con le mani in mano. In questo momento, però, quello che ci preme di più è che siano le famiglie ad avere, per prime, il giusto risarcimento. I soldi non riportano in vita le persone, ma di certo ogni esborso potrà suonare come monito per chi ha deciso di farsi beffa delle regole e della legge».

P.F.B.

