

La strage del Cermis

di Mimmo Sica

Il 3 febbraio 1998 alle ore 14.13 un velivolo EA6B del VMAQ-2 del Corpo dei Marines degli Usa, rischierato sulla base di Aviano in supporto all'operazione DELIBERATE GUARD, tranciò i cavi portante e traente della funivia che dall'abitato di Cavalese porta al monte Cermis. La cabina precipitò al suolo da un'altezza da fondo valle stimata tra i 100 ed i 130 metri e tutte le venti persone trasportate persero la vita. Tra le vittime c'erano anche tre italiani. La procura della repubblica di Trento avviò immediatamente un'indagine che fu condotta dal Procuratore della Repubblica presso il Tribunale di Trento, dottor Franco Antonio Granero, e dal sostituto Procuratore della Repubblica, dottor Bruno Giardina. La tesi difensiva americana sosteneva l'ipotesi che la tragedia era avvenuta per una fatalità causata da un cattivo funzionamento del radar altimetro dell'aereo. Gli inquirenti, però, riuscirono a smontare punto per punto i contenuti della difesa degli avvocati statunitensi e chiesero il rinvio a giudizio per i quattro componenti dell'equipaggio dell'aereo, i capitani Ashby Richard, Schweitzer Joseph, rispettivamente pilota e navigatore dell'aereo, Raney William e Seagraves Chandl, addetti ai sistemi di guerra elettronica, nonché per il ten. col. Muegge Richard A., il col. Rogers Marc e il gen. Peppe Timothy della catena di comando americana. Per i componenti dell'equipaggio l'impianto accusatorio era basato su quattro punti fondamentali: 1- l'equipaggio, sorvolando i punti di riferimento previsti nel piano di volo, si era discostato di almeno 8 miglia dai limiti di tolleranza nel tratto Riva del Garda – funivia del Cermis; 2- aveva sorvolato il centro abitato di Cavalese a distanza inferiore a quella di sicurezza che è di un miglio marino; 3- aveva volato a quote inferiori alle minime previste ed una velocità superiore al consentito. Al momento dell'impatto con la cabina della funivia stava procedendo, infatti, a 110 m. di altezza circa dal suolo e a circa 540 nodi, cioè a 1000 Km/h, mentre, sul territorio italiano, la velocità permessa a quote inferiori ai 2.000 ft. è di 450 nodi; 4- il radar altimetro di bordo funzionava regolarmente. Conseguentemente l'equipaggio aveva volato volutamente in violazione dei limiti di sicurezza imposti dai regolamenti. I tre componenti della catena di comando erano responsabili per avere autorizzato il volo aggirando il divieto totale di voli a bassa quota sul territorio italiano. Infatti l'EA6B Prowler non faceva parte della NATO, bensì era dislocato ad Aviano per partecipare all'operazione DELIBERATE GUARD in Bosnia e rientrava, quindi, negli accordi del 21 aprile 1997 (SMA/175), che prevedevano, appunto, il divieto totale di voli a bassa quota sul territorio italiano. Gli inquirenti avevano tratto questo convincimento dalla esistenza di numerosi precedenti reclami della popolazione coi quali venivano denunciati voli a bassa quota e dalla consuetudine che avevano gli equipaggi di tenere a bordo videocamere e fotocamere per filmare e fotografare il paesaggio. I magistrati inquirenti, prima di rimettere le risultanze della loro indagine al Giudice delle Indagini Preliminari e chiedere il rinvio a giudizio dei presunti colpevoli, dovettero esaminare se il giudice italiano avesse la giurisdizione sui reati commessi da militari americani in Italia alla luce della Convenzione di Londra del 19.06.1951. Questo

documento regola i rapporti all' interno della NATO ed è stato stipulato fra gli Stati aderenti al Trattato Nord Atlantico. Prevede espressamente i seguenti casi: a)- giurisdizione esclusiva di uno dei due Stati – quello di soggiorno o quello di origine – per i fatti puniti come reato soltanto da uno dei due ordinamenti giuridici (articolo VII, par. 2o), con particolare riferimento a quelli che attentano alla sicurezza dello Stato di soggiorno, ma che non sono puniti dalla legislazione dello Stato d'origine; b)- giurisdizione concorrente per i fatti puniti come reato da entrambi gli ordinamenti. In quest'ultima ipotesi viene attribuita priorità: 1- alla giurisdizione dello Stato d'origine in caso di condotte che ledano esclusivamente i suoi interessi (articolo VII, par. 3o, lett. a, sub i) o per reati commessi nell'esecuzione d'un servizio (articolo VII, par. 3o, lett. a, sub ii); 2- allo Stato di soggiorno (alias Stato ospitante) per tutti gli altri reati estranei all'esecuzione d'un servizio (par. 3o lett. b). Poichè, come detto, l' EA6B Prowler non faceva parte della NATO, bensì era dislocato ad Aviano per partecipare all' operazione DELIBERATE GUARD in Bosnia, non doveva trovare applicazione la citata Convenzione. Comunque uno dei reati ipotizzati dagli inquirenti, quello di attentato alla sicurezza dei trasporti, non era contemplato nella legislazione americana. Costruzione logico- giuridica esemplare e oggettivamente inattaccabile, ma come sovente accade, non sempre la logica coincide con il razionale che è suscettivo delle elaborazioni soggettive e, quindi, condizionabili, della mente umana. Sta di fatto che il Gip presso il Tribunale di Trento, dr. Carlo Ancona, al termine dell' udienza preliminare del 13.7.98, dichiarò il difetto di giurisdizione del giudice italiano per cui gli indagati non potevano essere processati in Italia. Con questa decisione si alzò il sipario su un processo beffa che ebbe come indiscussi protagonisti i giudici americani. Il 27 marzo 1998 il Comandante dei Marines per l'Atlantico, gen. Peter Pace, nominò il ten. col. Ronald L. Rodgers ufficiale investigativo sulla tragedia del Cermis. Il processo iniziò il 20 aprile 1998. Su proposta di Ronald L. Roger, il generale Pace rinviò alla Corte marziale il cap. Ashby ed il cap. Schweitzer, prosciolsse gli altri due membri dell'equipaggio da ogni accusa e respinse l'ipotesi, sostenuta dagli avvocati della difesa dei piloti, di responsabilità nella catena di comando. Il 4 marzo 1999, dopo appena sette ore e mezza di camera di consiglio, la giuria assolse Ashby. Conseguentemente caddero anche le accuse di omicidio colposo nei confronti di Schweitzer. Nonostante i forti sospetti che si fosse trattato di una volontaria manovra azzardata, il tribunale dette ragione ai piloti che puntarono la loro difesa sull'assenza della funivia sulle mappe e su problemi tecnici dell'altimetro. La decisione indignò profondamente l'opinione pubblica di tutta Europa. Occorre ricordare che, oltre alle 3 vittime italiani, perirono 2 austriaci, 7 tedeschi, 2 polacchi, 5 belgi e 1 olandese. I due militari furono nuovamente giudicati dalla corte marziale USA per intralcio alla giustizia per aver distrutto il nastro video registrato durante il volo nel giorno della tragedia. Per tale capo d'accusa furono riconosciuti colpevoli nel maggio del 1999. Il copilota parzialmente ammise la responsabilità nella distruzione del nastro, evitando così il carcere. Entrambi furono degradati e rimossi dal servizio. Ashby, il pilota, fu inoltre condannato a sei mesi di detenzione, ma fu rilasciato dopo quattro mesi e mezzo per buona condotta. A seguito della sentenza i familiari delle vittime non ricevettero alcun risarcimento. Nel dicembre del 1999, però, il Parlamento Italiano approvò una legge la legge 497/99 in virtù della

quale i familiari dei deceduti ebbero 3,8 miliardi di lire per ogni vittima. All'unico sopravvissuto alla tragedia, il manovratore Marino Costa, fu riconosciuto un miliardo e 500 milioni perchè *"resto' gravemente compromesso a livello psichico e impossibilitato a condurre una vita normale ... rimasto cinquanta minuti nel vuoto, prima dell'arrivo dei soccorsi.. "*. In ottemperanza ai trattati NATO, il governo degli Stati Uniti ha dovuto rimborsare, poi, allo stato Italiano il 75% delle somme complessivamente erogate.

Ma che cosa successe realmente quel tragico giorno? Perchè fu data quella interpretazione al problema della giurisdizione per sottrarre i presunti colpevoli al giudizio della magistratura italiana?

La prima domanda trova risposta nella ricostruzione della tragedia fatta da una inchiesta di National Geographic che ha raccolto anche la testimonianza del navigatore Schweitzer. «Non è stato un jet dei marines contro un cavo non segnalato- ha dichiarato il copilota-. E' stata una strage dei top gun nella neve... Ho bruciato la cassetta. Non volevo che alla Cnn andasse in onda il mio sorriso e poi il sangue delle vittime». Altro importantissimo documento per capire quale fosse la vera "missione" dell'aereo, venduta come "volo di addestramento", è costituito dalla Relazione conclusiva della "Commissione parlamentare d'inchiesta sulle responsabilità relative alla tragedia del Cermis" nominata dal Parlamento italiano. Ebbene nella Parte VI, pag 228, capitolo Conclusione e proposte, la Commissione testualmente ha detto: " ...Tanto premesso, può, in primo luogo, considerarsi indiscutibile che, come accertato in diversi modi dalle inchieste amministrative militari, italiana ed americana, e dai processi svoltisi davanti al Tribunale di Trento ed alla Corte marziale di Camp Lejeune, secondo l'analisi contenuta nella parte IV della presente relazione, la terribile sciagura che ha portato alla morte di venti persone in seguito al violento impatto tra l'aereo statunitense EA-6B Prowler ed i cavi della funivia del Cermis, è stata causata dalla sistematica violazione, da parte dell'equipaggio dell'aereo, delle regole di volo a cui era vincolata quella missione di addestramento. La Commissione, pur nel rispetto dei pronunciamenti della Corte americana, non può non tener conto dei molteplici indizi raccolti, quali: la riunione tenuta due giorni dopo la tragedia dal magg. gen. Ryan, comandante del secondo stormo aereo dei Marines, nella quale ha rimproverato i piloti dei Prowlers, riferendo della fama che si erano fatti di non rispettare le regole e di amare il volo radente, e annunciando l'avvio di inchieste interne; le caratteristiche del volo dell'incidente, di cui pare dubbia la natura addestrativa, facendo pensare piuttosto ad un «volo premio» per un pilota, Ashby appunto, che stava per concludere il periodo di distaccamento in Italia, per passare ad aerei completamente diversi dai Prowlers, ed a cui si è concesso di portare a casa un ricordo unico. Ipotesi questa supportata dal fatto che la rotta era nota per la sua particolare spettacolarità, prevedendo il volo su montagne tra le più belle del mondo, dal ritrovamento della videocamera e dei nastri per la registrazione, e dalla distruzione della videocassetta con la registrazione del volo da parte di Ashby e Schweitzer...". La seconda domanda potrebbe trovare risposta nella inquietante affermazione fatta da Klaus Stampfl, presidente dell'associazione familiari vittime del Cermis. Stampfl affermò che alla base di tutto c'era «un patto diabolico, che rischia di trasformarsi in una terribile beffa per noi». Il riferimento è a un accordo tra il premier

italiano dell'epoca Massimo D'Alema e il presidente Usa Bill Clinton. Il giorno dopo la sentenza D'Alema disse, incautamente "Non commento una sentenza in Italia, figuriamoci negli Stati Uniti". Accortosi della gravità della sua affermazione, si corresse dichiarandosi "sconcertato" dall'esito del processo. Stranamente, però, poco dopo andò a Washington, dove incontrò Bill Clinton. In quell'occasione l'Associated Press, la più autorevole agenzia di stampa americana, battè la notizia che "gli Stati Uniti starebbero considerando molto seriamente il rimpatrio di Silvia Baraldini, l'italiana detenuta negli Usa da sedici anni per reati connessi alla legge anti-terrorismo", interpretando questa ipotesi come un "gesto inteso a placare la rabbia degli italiani in seguito all'assoluzione dei due piloti coinvolti nella strage della funivia del Cermis".

La Baraldini, giunta in Italia, fu accolta all'aeroporto dal Guardasigilli Oliviero Diliberto.