

La tragedia del Cermis come un orrendo film americano

di Antonio Cassarà

Il fascicolo investigativo 5800 che inchiodò alle loro responsabilità i due piloti che uccisero venti persone tranciando i cavi della funivia. Immagini della videocamera cancellate. Mai fatta giustizia

■ La lettera del Comune di Cavalese del giugno 1991.

Immaginiamo di essere in un film americano. Magari una pellicola coprodotta, con il 25% di capitali italiani.

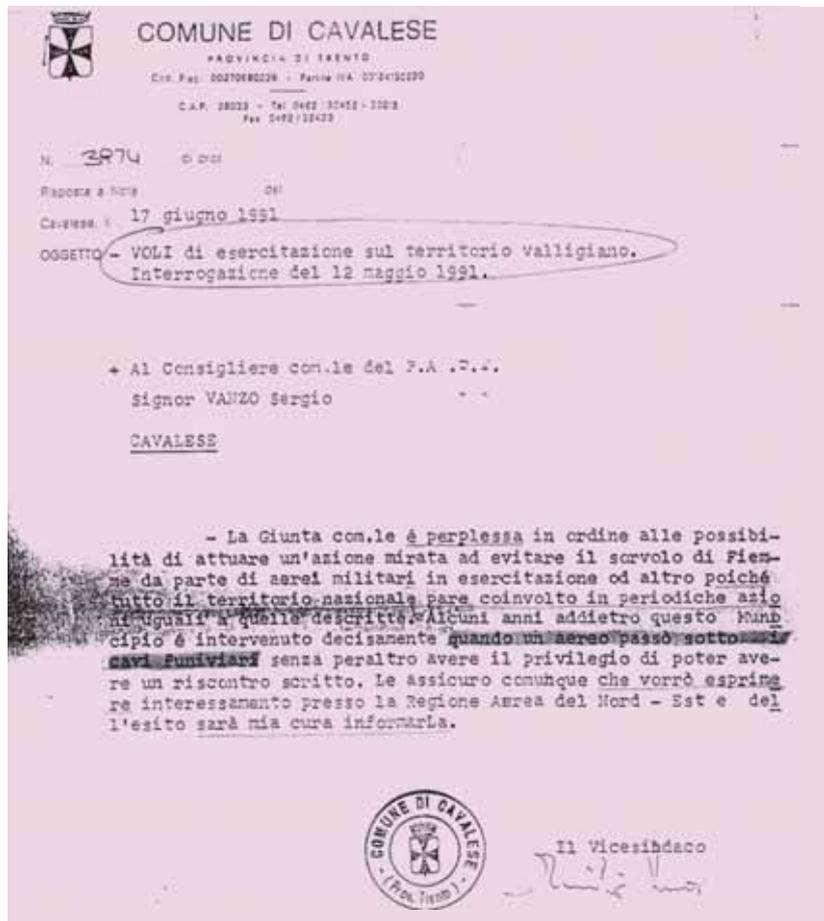
La prima scena è all'interno di un ristorante di un paese di montagna. All'esterno tutto è ricoperto di candida neve. Una giovane coppia, insieme al figlio, ha appena finito di consumare un pasto, evidentemente veloce. I due discutono se è il caso di fare un giro in paese oppure andare subito sulle piste. Il figlio, mettiamo che abbia tredici anni e che si chiami Philip, vuole assolutamente tornare in cima a sciare.

La seconda scena è invece all'interno di una mensa militare. Dopo pranzo, quattro Marines ridono mentre bevono il caffè e si apprestano ad uscire. La camera da presa inquadra i piedi del tavolo dove sono appoggiate le sacche dei soldati. Si ferma su quella più gonfia.

Terza scena: esterno giorno, montagna innevata. Il ragazzino felice si lancia sul-

la pista, più veloce dei genitori che stanno ancora armeggiando con gli sci.

Quarta scena: esterno giorno, aeroporto militare. La camera da presa fa una panoramica generale, poi restringe sulla pista dove i motori di un caccia rombano forte. Inquadratura dei quattro uomini che entrano nella carlinga. Primo piano della sacca nel momento in cui viene posata nel velivolo. I piloti, con gesti sicuri, prendono posto. Interno cabina di comando: primo piano di due mani che aprono la sacca e tirano fuori tre rotolini di carta. Primitissimo piano di un apparecchio di controllo lampeggiante che viene aperto. Si vedono le dita estrarre un rotolino, al suo posto ne viene inserito uno degli altri tre. Quando l'apparecchio di controllo viene richiuso non lampeggia più. I piloti comunicano di essere pronti al decollo. Esterno, pista di decollo: mancano pochi secondi alle 14.38, l'aereo rulla potente sulla pista e in pochi attimi conquista il cielo. Ora la nostra pellicola ci mostra il mondo visto dall'alto: il caccia vola verso occidente dove il sole inizia già la sua parabola discendente, si vedono gruppi di case, città che costellano la pianura; il velivolo vira quindi verso destra, all'orizzonte ci appaiono le montagne innevate, e sotto c'è un grande lago, ma non facciamo in tempo a godere del paesaggio perché l'inquadratura torna all'interno della cabina di comando per mostrarci di nuovo un primo piano della sacca dalla quale le agili mani di prima estraggono una videocamera. Siamo convinti che verrà usata per riprendere il paesaggio, ma dobbiamo ricrederci perché viene invece posizionata in maniera tale da poter inquadrare esattamente la punta dell'aereo che vira ancora una volta a destra e si dirige verso le montagne. Dissolvenza. La scena si sposta sulle piste da sci dove miriadi di tute colorate scendono veloci verso valle. Primo piano del ragazzino che si ferma, aspetta i genitori i quali arrivano poco dopo e dicono che è ora di rientrare. Il figlio fa il broncio e allora la madre, che potremmo chiamare Ewa, decide di fare ancora un paio di discese, mentre il padre andrà in albergo a riposare un po' visto che il giorno dopo dovranno mettersi in viaggio per tornare a casa. Dissolvenza.





5800
10 Mar 98

From: President, Command Investigation Board
To: Commander, U.S. Marine Corps Forces, Atlantic

Subj: INVESTIGATION REPORT ON VMAQ-2 EA-6B MISHAP 3 FEB 98

Ref: (a) Verbal order from LtGen Pace to MajGen DeLong 3 Feb 98
(b) JAGMAN
(c) MCO 3500.15B (Tactical Fixed Wing T/R Manual)
(d) II MEF 190516Z Aug 97 (C) (Deployment Order)
(e) VMAQ-2 260929Z Aug 97 (C) (Sitrep #1)
(f) SHAPE 201053Z Aug 97 (C) (ORBATT00AIR)

Encl: (1) Copies of referenced 100 Series Documents about the mishap aircraft
(2) Copies of referenced 200 Series Documents about the aircrew
(3) Copies of referenced 300 Series Documents about the flight
(4) Copies of referenced 400 Series Documents about flight operations at Aviano
(5) Copies of referenced 500 Series Documents about low level flight operations
(6) Copies of referenced 600 Series Photos and Documents about the mishap site
(7) Copies of referenced 700 Series Photos of the aircraft after the mishap
(8) Copies of referenced 900 Series Documents about Casualties
(9) Copies of referenced 1100 Series Documents about Italian Witness Statements
(10) Copies of referenced 1200 Series Documents Italian Judicial System
(11) Copies of referenced 1300 Series Documents concerning additional tasking by the convening authority.
(12) Complete list of Documents and Evidence considered by Investigation Board including 800 and 1000 Series Documents.
(13) Convening Order dated 2 Mar 1998.

PRELIMINARY STATEMENT

1. Reference (a) directed a command investigation be conducted in accordance with reference (b) into the circumstances surrounding a mishap that occurred on 3 February 1998, during which a cable in Italy was severed by a low flying EA-6B aircraft, causing the gondola to fall, resulting in the deaths of 20 multi-national civilians. An interim U.S. Air Force-led mishap team from the 31st Fighter Wing at Aviano Air Base Italy was initiated immediately in order to collect and preserve evidence. A Command Investigation

supports the gondola cabin. These large cables are independent of each other. The drive system is a continuous loop 7/8 inch cable that is attached to both of the gondola cabins. The system is driven by an electric motor. The passenger transportation system is a gondola cabin suspended by the load bearing transit cable. The drive cable pulls the gondola along the load bearing transit cable when the system is energized. The system is such that the two cabins are always opposite each other, meaning that they arrive at the top and bottom stations at the same time. The emergency system is an independent system that is used in the event that the main drive system fails. (Document 606)

751. Two of the three cables of the downward travelling gondola were severed by EASY 01. These two cables were the large 2.25 inch load bearing cable and the 7/8 inch drive cable. The large cable was at a height of approximately 113 meters AGL (370 feet). The drive cable was at a height of approximately 111 meters AGL (364 feet). (Documents 604 (Exposures 4A, 10A), 606, 611, 702 (Exposure 31A))

752. The two cables that were severed were the lowest of the cable array. (Document 1108)

753. The squadron commanding officer, Lieutenant Colonel Muegge, stated that after the mishap, the pilot told him that he knew that he hit the cable. (Document 456)

754. Post flight analysis of the aircraft revealed four 45° strikes on the aircraft. (Documents 607, 701 (Exposures 5, 16, 17), 702 (Exposure 31A))

OPINIONS

Note: The Board required confirmation by at least two of the three sources of data to determine the aircraft's altitude. These sources were witness statements, AWACS data, and mission record tape data. If only one source was available the determination was inconclusive.

755. That the aircrew should have terminated the low level route if the RadAlt system was malfunctioning. (Fact 715)

756. That the determination of the altitudes associated with EASY 01 from take off through leg one of the flight was inconclusive. (Fact 707)

757. That EASY 01 flew well below 1000 feet AGL during a portion of leg two of the flight. (Facts 707, 717, 718, 719)

758. That the determination of the altitudes associated with EASY 01 during the first half (data points 13 and 15) of leg three was inconclusive. (Facts 707, 720)

759. That EASY 01 generally flew above 1000 feet AGL during the second half of the third leg except for data point 16. (Facts 707, 721)

40

■ Due pagine di documenti dell'Investigation Board.

Sullo schermo vediamo di nuovo l'aereo che si avvicina rapido alle montagne, sembra ci debba andare a sbattere contro, invece, dall'inquadratura che si sposta all'interno del velivolo, vediamo che il caccia si abbassa, imbocca una valle e con maestria, volutamente, sfiora i costoni rocciosi. Il pilota fa un gesto eloquente al navigatore che sta comunicando la posizione alla base, l'immagine ci mostra un primo piano della mano che sposta delle levette sul quadro di comando e capiamo che la comunicazione è stata interrotta. Dissolvenza. La scena torna sugli sciatori che si accalcano agli impianti di risalita, si sente qualche battuta di spirito e molte risate. In mezzo al gruppo che sta entrando nella cabina vediamo il ragazzino insieme alla mamma. Distintamente sentiamo le parole di lei che dice al figlio: "Questo è davvero l'ultimo giro!". Dissolvenza. La scena successiva è quella di un centro operativo dove un militare continua ad insistere nell'inutile tentativo di mettersi in comunicazione con l'aereo del quale è stato

evidentemente perso il contatto. Dissolvenza. Inquadratura dell'aereo che piroetta in mezzo alle montagne, lo vediamo imboccare una valle strettissima. Primo piano della cabina di comando, la ripresa stringe sullo schermo della videocamera che ricordiamo di aver visto piazzare qualche scena prima. Primitivo piano delle immagini che vengono registrate: la punta del caccia sembra debba andare a conficcarsi in una montagna che appare improvvisa al centro della valle, ma, all'ultimo momento, l'aereo, mettendosi quasi in verticale, supera l'ostacolo. Si riabbassa immediatamente. Ora è vicinissimo al greto del torrente che vediamo essere attraversato da fili come quelli ai quali si appendono i vestiti nei vecchi vicoli partenopei, e di fatto, sul lato destro dello schermo, notiamo che anche a questi fili è appeso qualcosa, ma evidentemente non si tratta di panni messi ad asciugare. Quando la punta del caccia raggiunge l'altezza dei fili c'è uno scossone, poi l'aereo si rialza e, ancora più veloce, punta di nuovo verso il

cielo. Dissolvenza. La scena successiva è nel centro operativo dove il militare addetto ai controlli dice: "Ho di nuovo il contatto". Quindi, quasi urlando: "Ha lanciato il May day!". Dissolvenza. L'inquadratura torna nella valle, sullo schermo appare un cavo pendente nel cielo che improvvisamente ha preso i colori del crepuscolo, poi, fra assordanti ululati di sirene, vediamo ambulanze e mezzi dei vigili del fuoco dirigersi veloci verso il punto in cui il cavo è più vicino al suolo. Dissolvenza. Ancora ululati di sirene, nell'aeroporto il caccia è atterrato. La polizia militare si accosta al velivolo e ferma l'equipaggio appena sceso a terra. Ci sono anche i carabinieri che sequestrano la sacca nella quale sappiamo esserci la videocamera. Qualcuno vuole vedere cosa c'è registrato. La azionna: buio. Con ogni evidenza tutto è stato diligentemente cancellato!

Questo, o almeno uno molto simile a questo, sarebbe il film che scriverebbe un regista che avesse sotto mano il Fascicolo investigativo

5800, con il quale, già il 10 marzo 1998, l'*Investigation Board* comunicava al Comando atlantico dei Marines i risultati dell'inchiesta sulla strage del Cermis nella quale, il 3 febbraio di quell'anno, 20 persone persero la vita. In Italia quella relazione era arrivata pochissimo tempo dopo. Io, che mi occupavo della vicenda in qualità di legale rappresentante per l'Italia di "Citizen Soldier", l'associazione antimilitarista americana nata nel 1969 per difendere i disertori alla Guerra del Vietnam, il Fascicolo lo vidi per la prima volta il 3 aprile del '98. Si tratta di 71 pagine fitte fitte di dati inoppugnabili. Prove che inchiodano il pilota, Richard Ashby, e il navigatore, Joseph Schweitzer, alla totale responsabilità dell'accaduto. Durante l'esercitazione di quel giorno, il caccia, malgrado il limite di 2000 piedi - 609 metri - stabilito per la stagione invernale, aveva volato più volte sotto i 1000 piedi - 304 metri - e, al momento dell'impatto con il cavo, era sceso addirittura "approssimativamente" a 364 piedi - 111 metri -; l'aereo aveva anche superato di gran lunga i limiti di velocità consentita e, come aveva ripetutamente sostenuto l'allora ministro della difesa Andreotta, aveva deviato di alcuni chilometri il percorso assegnato. Gli inquirenti dell'*Investigation Board* avevano fatto una ricostruzione perfetta. Troppo perfetta nel mettere in evidenza l'indiscutibile responsabilità dell'equipaggio del Prowler che con la fusoliera aveva tranciato di netto il cavo della funivia che collega Cavalese con le piste del Cermis, ma molto cauta nel fare emergere quelle dei comandi che avevano autorizzato il volo. Una circostanza questa che aveva finito con l'irritare gli inquirenti italiani. Infatti, nella loro richiesta di rinvio, i magistrati della Procura di Trento, Francantonio Granero e Bruno Giardina, avevano sottolineato la responsabilità nella catena di comando americano del 31° stormo Marines, ma avevano anche messo in evidenza le responsabilità delle autorità militari italiane, cui spettava il controllo sulle attività aeree Usa. Di fatto gli italiani avevano autorizzato il volo

del Prowler, malgrado quel tipo di aereo non dovesse fare esercitazioni a bassa quota e non le potesse espressamente fare sul Trentino-Alto Adige. I magistrati denunciavano un clima di "tendenziale soggezione rispetto alle condotte dei militari Usa", reso ancora più evidente dalla "consapevolezza della frequenza delle violazioni alla disciplina di volo, commesse dai piloti degli squadroni americani". Inoltre, durante l'inchiesta i pm Granero e Giardina rilevarono che nei mesi precedenti la strage del Cermis si erano verificati almeno altri sei casi di autorizzazioni rilasciate in contrasto con gli accordi Nato. Intanto, nei giorni immediatamente successivi alla strage, a Cavalese era stata costituita l'Associazione "3 Febbraio per la Giustizia", la quale, oltre a denunciare "il gioco dei caccia che si sfidano a passare sotto i cavi della funivia", con insistenza sosteneva: "Affinché venga fatta giustizia, per evitare il calpestio della nostra sovranità nazionale, è necessaria una completa revisione del Trattato di Londra". E lo stesso procuratore Granero aveva sottolineato come, «malgrado il Trattato di Londra preveda che in caso di disastro aereo la competenza vada alla nazionale proprietaria dell'aeromobile, in questo caso, vista la modalità dell'incidente, la giurisdizione tocca a entrambi i Paesi in quanto il reato è avvenuto e ha riguardato anche cittadini italiani. Quindi, a una prima valutazione - aveva detto - si

tratta di una giurisdizione congiunta». Ma gli americani su questo punto furono inamovibili. Così, quando si arrivò al processo, iniziato a Camp Lejeune il 20 aprile del '98 e durato quasi un anno, malgrado nel Rapporto 5800 fosse chiaramente stato messo in evidenza che il giorno dopo la strage, "il tenente colonnello Muegge aveva confidato al comandante del 31° stormo, generale Peppe, che tutti, a parte Ashby, sapevano del limite di 2000 piedi per i voli a bassa quota", e malgrado almeno quattro ufficiali americani avessero "svolto attività di copertura delle responsabilità dei piloti", un reato quest'ultimo consumato a terra e a posteriori, quindi non contemplato dal Trattato di Londra, all'Italia fu riservato il ruolo di semplice osservatore. A Camp Lejeune, la "catena di comando" non fu toccata. La Corte marziale stralcio immediatamente la posizione dei due membri dell'equipaggio che sedevano nella parte posteriore del caccia assassino e, a dispetto di quanto scritto nel Fascicolo 5800 sull'enorme mole di prove a loro carico, scagionò il pilota e il navigatore dall'accusa di omicidio colposo plurimo. Li radiò invece "con disonore dal corpo dei Marines" per aver interferito con la giustizia. Le loro uniche colpe risultavano quindi essere quelle di aver, prima e dopo la strage, manipolato i sistemi di controllo e aver cancellato la già illecita videoregistrazione delle immagini che im-



■ I piloti americani protagonisti della strage.



■ Immagini dei resti della funivia del Cermis e del cavo tranciato.



mortalavano le manovre spericolate. Ashby, il pilota, fu condannato a sei mesi di reclusione, di cui ne scontò però solo quattro per buona condotta, e Schweitzer, il navigatore, non passò neppure un giorno in carcere. Ma la beffa non era terminata, infatti, dieci anni dopo la strage i due erano addirittura ricorsi in appello perché sostenevano che durante il processo c'era stato un patto riservato fra accusa e difesa le quali, per scagionarli dall'accusa di omicidio colposo multiplo, avevano convenuto di tenere l'imputazione irrilevante di occultamento delle prove. Quindi, secondo loro, la non completa assoluzione era dovuta al fatto che la Corte aveva voluto da-

re un conten-
tino che met-
tesse a tacere
le pressioni
italiane.
A Cavalese la
notizia del ri-
corso in ap-
pello fu accol-
ta con rabbia:
«La prepoten-
za dei militari
nei confronti
dei cittadini
non ha limiti
- disse l'av-
vocato Beppe
Pontrelli, fon-
datore e animatore, insieme a
Werner Pinchler, dell'Associazione
"3 Febbraio per la Giustizia" - do-
po tutte le offese subite c'era da
aspettarselo. Per noi però non
cambia nulla, anche di fronte a
questa giustizia da caserma, conti-
nueremo a portare avanti la nostra
battaglia affinché questo crimine
di guerra in tempo di pace non
venga dimenticato». Per fortuna ci fu un minimo di pu-
dore e, in appello, il verdetto di
primo grado non fu cambiato. Sul
fronte dei risarcimenti, era stata
invece la provincia di Trento a far-
si carico sin dall'inizio di un primo
indennizzo di circa cento milioni
di lire per ogni vittima. Null'altro.
Fino al febbraio del 1999, quando

il Senato americano aveva stanziato
40 milioni di dollari, ma, in
maggio, un'apposita commissione
del Congresso aveva cancellato la
delibera.

Poi, il 21 dicembre del 1999, con
la Legge 497/99, il Parlamento
italiano approvò il risarcimento ai
familiari delle vittime i quali rice-
verebbero un indennizzo di 3 miliardi
e 800 milioni di lire. Cifra che, in
ottemperanza ai trattati Nato, gli
americani furono costretti a rimborsare
all'Italia al 75%. E siamo
arrivati al 13 luglio di quest'anno,
quando, in seguito alla pubblica-
zione di una sintesi del Fascicolo
5800, la strage del Cermis ha avuto
di nuovo l'onore delle prime pa-
gine, Beppe Pontrelli aveva comen-
tato con amarezza: «Quanto
riportato dai giornali non è altro se
non l'ennesima conferma di ciò
che abbiamo sempre saputo. Evi-
dentemente, però, la verità raccon-
tata nel rapporto investigativo non
è valsa a fare giustizia. Anzi, siamo
di fronte ad una situazione kaffia-
na dove ragione, verità e diritto so-
no stati palesemente calpestati e la
nostra sovranità nazionale è stata
completamente ridicolizzata e
umiliata». Una realtà distorta che
dà l'impressione di essere in un
film. Ma, quello del Cermis, per
Philip, sua madre e altri 18 sventu-
rati, purtroppo, non era un set ci-
nematografico. ■