

LE FRECCIE IL CASO DIPLOMATICO

Le origini
Quando si usava l'olio motore
Fino agli Anni 60 il bianco era dato da olio motore o scaduto. Le scie colorate erano date da una combustione chimica fornita da un'azienda svizzera.



Ignazio La Russa
ministro della Difesa

È andata benissimo abbiamo fatto solo il nostro dovere



Carlo Giovanardi
sottosegretario presidenza del Consiglio

Polemiche penose e del tutto vuote della sinistra



Roberto Cotra
presidente dei deputati della Lega Nord

Tra i nostri problemi il colore del fumo non mi pare la priorità



Massimo Donadi
capogruppo dell'Idv

L'Italia esalta il ruolo della strage di Lockerbie Un fatto inaccettabile



Hanno detto
La politica si divide

Il tricolore nel cielo di Tripoli

Alla fine la pattuglia acrobatica vola per i 40 anni della rivoluzione

GUIDO RUOTOLO
INVIATO A TRIPOLI

Le nove Frece Tricolori arrivano in formazione. Attraversano lo specchio d'acqua del porto. Tirano la cloche, all'altezza di Piazza Verde. Salgono in verticale, sono pronti al giro della morte e durante la salita l'aria si tinga di tricolore. E poco dopo quando si esibiscono nel secondo virtuosismo, una virata particolare in orizzontale, ancora una volta la loro scia è rossa bianca e verde.

Che ormai l'incidente fosse chiuso, che l'esibizione ci sarebbe stata lo si sapeva dal primo pomeriggio, da quando l'ambasciatore libico a Roma, Hafeed Gaddur, aveva rilasciato una dichiarazione molto distensiva: «Abbiamo invitato le Frece Tricolori perché si esibissero. Se qualcuno non era esteso delle condizioni non era autorizzato a farlo. Noi non abbiamo mai posto delle condizioni». Poi, infastidito dalle polemiche italiane, Gaddur

Fino all'ultimo le autorità ospiti hanno premuto per avere il fumo verde

mentalizzazione politica internazionale. Noi non vogliamo entrare, non vogliamo essere oggetto di questa strumentalizzazione».

Alle sette meno venti di sera il caso era risolto. Ma non è vero che il braccio di ferro tra Roma e Tripoli non sia mai esistito. E non solo perché, il comandante delle Frece tricolori, Massimo Tammaro, ancora ieri mattina aveva ricevuto, da

interlocutori militari libici, la richiesta di non rilasciare il fumo tricolore, ma perché lo stesso ambasciatore italiano a Tripoli, Francesco Tripiano, a metà giornata, aveva ammesso: «La Libia continua a chiedere che le nostre Frece rilascino il fumo verde».

Fumo verde o nessun fumo tricolore? Resta il fatto che, appunto, c'era una richiesta libica che per noi era irricevibile. Lo stesso Berlusconi dichiarava di aver concordato con il ministro La Russa, lunedì sera, che il fumo sarebbe stato tricolore, in caso contrario le Frece non si sarebbero alzate in volo.

«Suvvia, un po' d'orgoglio nazionale...». A ora di pranzo il dado sembrava tratto. Il ministro della Difesa aveva appena dettato alle agenzie il suo comunicato stampa nel quale ribadiva le sue condizioni irrinunciabili all'ambasciatore libico Gaddur. Per tutta la mattina, La Russa si era tenuto in contatto con i vertici dello Stato Maggiore della Difesa, con quelli del

rato il braccio di ferro con Tripoli non rivelando all'opinione pubblica che il tricolore era stato già rilasciato.

Successivamente, un paio d'ore più tardi, le Frece sono tornate a volare, esibendosi anche nel giro della morte. In questa seconda esercitazione, il fumo degli Aermacchi non era tricolore ma soltanto bianco. E questa volta a godersi la scena c'erano non solo Berlusconi e Gheddafi ma anche diversi capi di stato africani. Un successo. La visita di Berlusconi si conclude con la cena del Ramadan, l'iftar. Prendendo la parola, il leader Gheddafi ha elogiato pubblicamente lo spettacolo delle nostre Frece. E, dunque, alla fine il braccio di ferro che rischiava di provocare un incidente molto grave nelle relazioni tra Roma e Tripoli, si è concluso. Nessun problema. Eppure c'è stato. Ma alla fine è prevalsa la ragione. Del resto, davvero ci credono Silvio Berlusconi e Muammar Gheddafi, all'amicizia tra i due Popoli.



La storia
INVIATO A TRIPOLI

Per 300 italiani una ventata di nostalgia

Ciao piccolo grande pugile...». Era un giorno d'aprile scorso e Giovanni Tantiello tutto si aspettava fuorché quella telefonata. «Mi hai riconosciuto?». Giovanni era perplesso. Non capiva, non immaginava chi potesse essere. «Ti ricordi il percorso dalla palestra, la sera, la corsa, l'allenamento. Sette chilometri di sudore?». All'improvviso il passato cominciava a riemergere. Lui, allora, aveva diciassette anni. Era nato a Tripoli, suo padre era arrivato qui quando aveva sedici

MINI-CAMPIONE
«A 17 anni avevo vinto il titolo di Libia, poi in un giorno finì tutto»

ci anni. I ricordi, le immagini sbiadite, rimosse ma non cancellate cominciavano a tornare ma ancora non riusciva a mettere a fuoco chi fosse questo suo amico di un tempo che fu. Fino a quando lui non svelò il mistero: «Sono Nuri. Sono a Roma, vediamoci».

L'ex pugile esiliato “A Gheddafi ho detto: che errore cacciarci”

Nuovo allarme

Sos da un barcone allargato di Malta

Una ottantina di migranti a bordo di un barcone alla deriva nel Canale di Sicilia, hanno lanciato l'sos con un satellite chiamando un somaro frinchuso in un centro di detenzione a Malta. Gli extracomunitari hanno raccontato di avere il motore in avaria da ieri sera ma non sono stati in condizione di indicare la loro posizione, attraverso il Gps del satellite. Le forze armate maltesi, alle quali è stata girata la segnalazione da un gesuita che opera all'interno del Centro, sostengono che il barcone potrebbe trovarsi ancora in acque libiche.

Nuri Mismari, il ministro del Protocollo. È lui quell'uomo che abbiamo visto tante volte, anche a Roma, quando Gheddafi è arrivato a giugno, accanto al leader. Tantiello si presenta all'appuntamento con una niadira di tripoli, una quindicina di parenti e amici, tutti nati a Tripoli e tutti cacciati da Gheddafi nel 1970. «Quella sera, in quell'albergo di piazza Barberini gliho detto, quello che pensavo: "Nuri, Gheddafi ha sbagliato a cacciarci. Noi siamo figli della stessa terra. Io e te abbiamo mangiato datteri e deserto quando pativamo la fame. Guarda che noi siamo stati allontanati dalla nostra terra come un neonato dal seno della madre". Queste cose le ho poi ripetute a Gheddafi il 13 giugno, quando ci ha ricevuti nella tenda di Villa Pamphili».

Giovanni Tantiello è a bordo della «Emeralda». Il tragheto greco ormeggiato alla banchina del porto che in que-

sti giorni si è trasformato in un albergo per gli invitati. Non solo i trecento italiani che l'ambasciata libica a Roma ha portato a Tripoli in occasione del primo anniversario della firma del Trattato di amicizia tra i due popoli. Ci sono anche gli equipaggi delle Frece Tricolore, di tutti le pattuglie acrobatiche in-

IL RITORNO
«Chi mi ha invitato a venire qui ricordava per l'ho i giorni degli allenamenti»

viate per le celebrazioni del quarantennale della rivoluzione libica. E di italiane, non ci sono solo le Frece Tricolori. Ma anche le pattuglie chiamamole civili «Akitalia» e «Pionier Times». Giovanni Tantiello è nato a Tripoli il 18 marzo del 1941. Qui ha frequentato le elementari e medie. Suo padre era

un artigiano-pittore: «Un validissimo artigiano - ricordo quello che aveva come incarico quello della manutenzione dell'ex Palazzo Reale. Ricordo di aver visto da vicino anche il re Idhiss. Papà faceva luccicare le cupole d'oro del Palazzo. La mia passione era la boxe. Nel 1960 sono stato campione libico dei pesi gallo e piuma. Pesavo 54 chili». Trentanove anni dopo, Giovanni è tornato a casa. Per la prima volta. «No, non ho ancora avuto il coraggio di tornare a vedere la casa della mia infanzia. Forse lo farò domani o dopodomani. I miei sentimenti nel rivedere Tripoli? Questi posti hanno risvegliato in me una sensazione stransissima. Un ritorno al passato. So che qui sono le mie radici. Che bella sensazione parlare in arabo e leggere nei miei interlocutori uno scatto d'orgoglio».

Giovanni Tantiello oggi è il segretario di «Rinasctia», la nuova associazione culturale alla quale aderiscono circa cinquecento italiani esuli, nati in Libia e cacciati da Gheddafi nel 1970. È un'associazione che oggettivamente nasce in alternanza a quella storica dell'Alti di Giovanna Ortu. Come gli altri ventimila connazionali si ritrovò, dalla sera alla mattina con le valigie in mano e un biglietto di solo andata per l'Italia. Ma Nuri Mismari, il ministro per il Protocollo, cosa propose alle sue critiche, quando l'incontro una sera dell'aprile scorso nella hall di un albergo romano? «Mi disse: "Vedi Gianni, alle volte i figli pagano gli errori dei padri". Il passato è ormai alle spalle. Pensiamo in positivo. Se ci sono personaggi come Nuri, così aperti e riflessivi, allora...».

(a.m.)

Fumi ecologici

Inquinamento zero
Oggi i fumi sono colorati da olio di vaselina a cui vengono aggiunti pigmenti non inquinanti e rigorosamente biodegradabili.

La tecnica

Una lenta combustione
Tali sostanze vengono iniettate attraverso due ugelli posti nel cono di scarico del motore dell'aeroplano e bruciano al contatto con i gas.



Il ruolo del pilota
Doppio comando
Si opera con due pulsanti: uno sulla cloche per lanciare i fumi bianchi e un altro sulla manovra dell'aereo per quelli colorati.



Decollo e spettacolo nel tardo pomeriggio: applausi dopo le polemiche

“Eroe della bandiera? Ho soltanto obbedito”

Il comandante: è come se lassù ne avessimo stese due

INVIATO A TRIPOLI

Chissà quante volte se l'è sentito dire che è un tipo simpatico e ha l'aria sbarazzina. Il comandante del 313° Gruppo Addestramento Acrobatico, Massimo Tammaro, è l'eroe di quell'orgoglio nazionale e tricolore che si è manifestato poco prima delle sette di sera sui cieli di Tripoli e ricorda un po' Pantani con quella testa pelata e una figura mhngherlina.

Ha un suo fascino e carisma che, parlando in termini militari e camerateschi, è una dote molto importante che spiega

«I patti erano chiari sempre o i nostri aerei restavano a terra»

anche il successo di questi fantastici uomini, pronti a rappresentare in Italia e nel mondo gli ideali, la professionalità e le capacità di tutti gli uomini dell'Aeronautica militare, delle forze armate italiane e della nostra nazione» (dixit Tammaro). Quando torna con i suoi piloti a casa, sul traghetto-albergo ormeggiato al porto, i suoi occhi ridono. E da vecchio e navigato diplomatico commenta asciutto: «I fatti parlano chiaro. Abbiamo steso due tricolori, uno verticale e l'altro orizzontale, in segno di amicizia con il popolo libico».



Lui l'aveva detto in questi giorni che loro, i libici, avevano insistito sulla storia del fumo, che non gradivano «il tricolore» e che lui, imperterrito, gli aveva sempre risposto picche: «Ho una disposizione ferma molto chiara ed esplicita...». E quando a sera commenta l'impresa, sembra voler giocare in difensiva: «Noi abbiamo fatto soltanto il nostro dovere. Siamo orgogliosi di essere il biglietto da visita della nostra nazione, di far volare alto il nostro tricolore».

Sono tornati vincitori, il comandante Tammaro e la sua squadra. Poco importa se il programma è saltato in tutti i suoi aspetti. L'orario, innanzitutto,

e poi il tempo di esibizione e le figure acrobatiche che dovevano essere una decina e che si sono ristrette a due: l'ingresso con il giro della morte (tecnicamente si chiama looping), e poi, sempre tricolorando il cielo, una virata «schneider».

Pochi minuti è durata la presenza delle Frece Tricolori al cospetto della Piazza Verde e di Muammar Gheddafi. Quanto basta per chiudere le polemiche e le tensioni di questa vigilia. Loro hanno assolto al loro compito: rappresentare al meglio l'Italia.

È lontano dalle polemiche romane e dalle beghe di cortile, il colonnello che ricorda il «Prata», gongola felice: «Ho ricevuto centinaia di sms di felicitazioni per il tricolore...». Per caso l'ha chiamata anche Umberto Bossi? «Ma no che non ha il mio numero...».



Trippoli fornì le armi per risarcire le vittime dell'Ira

Il governo libico e quello britannico sono in trattative per valutare un possibile risarcimento alle famiglie delle vittime dell'Ira, le cui azioni terroristiche sarebbero state sostenute per anni dal regime di Muammar Gheddafi. A rivelarlo è stato il ministro libico per la cooperazione internazionale Mohammed Stala, che in un'intervista al quotidiano britannico «The Independent» ha dichiarato che la questione di un risarcimento da parte di Tripoli è stata oggetto di discussione tra i due governi. Al sostegno della Libia al gruppo terroristico nordirlandese venne alla luce nel 1973, con la scoperta del mercantile libico «Claudia» che trasportava 500 bombe a mano e oltre 2.000 chilogrammi di esplosivo. Nel 1987 un altro carico di armi provenienti dalla Libia e diretto in Irlanda del Nord fu intercettato dalle autorità francesi.

Il caso GIAMLUCA PAOLUCCI TORINO

In progetto uno stabilimento a Tripoli

Per ora sono due prototipi, presentati ai leader africani nel corso delle celebrazioni della Repubblica islamica. In futuro, potrebbe diventare la prima auto «africana». Made in Italy. Realizzate dalla Tesco Ts di Torino, arrivate a Tripoli solo venerdì scorso con due aerei partiti dall'aeroporto di Caselle, le due maxiberline dal design avveniristico potrebbero diventare il primo modello dell'industria automobilistica libica. Un progetto fortemente voluto da Muammar Gheddafi in persona, che avrebbe anche partecipato al-

E il Colonnello si fa la supercar

Sportiva
L'auto consegnata a Gheddafi è stata assicurata per due milioni di euro. È stata battezzata «il missile»



L'impronta stilistica dell'auto durante un incontro con i tecnici torinesi nel settembre scorso.

I due modelli identici, differenziati solo dal colore e dal marchio - uno ha il simbolo della Repubblica libica, l'altro della quella della Lidco, la società statale che si occupa di investimenti sul territorio del Paese africano. Tra le richieste del Colonnello, l'enfasi posta sulle dotazioni di sicurezza e il più ampio utilizzo possibile di materiali «locali». Per

questo, oltre alle pelli e ai tessuti, nelle finiture interne figurano anche i marmi, del quale la Libia è un importante esportatore. Materia importante, per un'auto. «Stiamo studiando soluzioni tecnologiche per realizzare le rastre ultrasoniche da utilizzare nelle finiture», spiega Domenico

Morali, l'ad della Tesco. Basta per il momento su una piattaforma realizzata dalla stessa Tesco e dotata di un motore sei cilindri Alfa Romeo da 8000 cc, se

il progetto andrà avanti l'azienda italiana dovrà occuparsi anche di trovare un costruttore che fornisca una piattaforma idonea alla produzione industriale del «missile» di Gheddafi. «Siamo stati incaricati da Lidco di sviluppare l'intero progetto, dai prototipi fino allo studio di fattibilità finanziario e industriale», spiega ancora Morali. Lo stabilimento è già stato individuato, un vecchio impianto realizzato da General Motors e adesso inattivo. E a Torino accanto al missile di marmo starebbero elaborando anche il progetto di una berlina più a portata di tasca.

Sul prezzo di commercializzazione Morali non si sbilancia. «Dobbiamo ancora andare avanti con il nostro studio». Di certo si sa che i due prototipi sono stati assicurati per il trasporto per 4 milioni di euro complessivi e che il contratto libico vale per Tesco l'aver affrontato la crisi dell'automotivo senza praticamente accorgersene, nonostante le difficoltà dei grandi gruppi delle quattro ruote storici clienti dell'azienda torinese. Con le supercar d'altra parte alla Tesco hanno una certa familiarità. Il gruppo tedesco giapponese che la controlla è lo stesso che ha realizzato la Lamborghini Reventon, ultraspportiva da sogno realizzata in appena venti esemplari che su YouTube sfidano in accelerazione una caccia dell'aeronautica militare. Costa 1,5 milioni di dollari, ma le hanno già vendute tutte.