

Falkland. L'Argentina si irrigidisce e rifiuta il piano di pace È naufragata la mediazione del Perù Ora si fa avanti il governo spagnolo

Nostro servizio particolare
NEW YORK — Nemmeno la proposta di pace del presidente peruviano Fernando Belaunde Terry, con la consulenza del segretario di Stato americano Haig e del segretario dell'Onu Pérez de Cuellar, che è anche lui peruviano, è riuscita a frenare il conflitto delle Falkland, guardato con crescente timore dall'amministrazione Reagan. La Casa Bianca è consapevole del fatto che, più il tempo passa e si moltiplicano gli scontri, più complicata e difficile diventa la soluzione negoziata della crisi.

Washington e New York sono diventate nei giorni scorsi il teatro di un intenso carosello diplomatico: Haig ha messo a punto il suo ultimo piano di pace e domenica lo ha discusso telefonicamente con il presidente del Perù, cui ha passato l'onere della mediazione: il progetto peruviano, articolato in 7 punti, è stato discusso in una riunione fra Haig ed il ministro degli Esteri inglesi Pym, sempre domenica. Secondo fonti dell'Onu, anche il segretario generale delle Nazioni Unite, Pérez de Cuellar, ha illustrato e sostenuto il piano, nei suoi incontri con Pym, il ministro degli Esteri argentino Costa Méndez e il delegato argentino all'Onu.

«È una proposta da seguire con attenzione, ma nessuno sa dove possa portare», ha com-

Il progetto Belaunde Terry-Pérez de Cuellar respinto perché ricalcherebbe quello degli Usa. Scetticismo sulle voci di un possibile appoggio di Mosca a Galtieri

mentato domenica notte Bean Fischer, portavoce ufficiale del dipartimento di Stato. Ma ieri mattina è stato chiaro che la proposta peruviana ha riportato tutto al punto di partenza, rifiutata dagli argentini perché ripete nella sostanza quella di Haig e, appunto, perché è stata progettata e concordata con il segretario di Stato Usa, fino ad una settimana fa un equidistante mediatore, ma ora alleato della Gran Bretagna.

Un ennesimo tentativo di mediazione sarà fatto dalla Spagna. Il ministro degli Esteri spagnolo, José Pedro Pérez Llorca, è partito ieri per gli Stati Uniti

dove si incontrerà con il segretario di Stato americano Alexander Haig e con il segretario generale dell'Onu Javier Pérez de Cuellar.

Perez Llorca e Pérez de Cuellar discuteranno il problema del conflitto anglo-argentino per il controllo delle isole Falkland anche alla luce del fatto che domenica il governo spagnolo ha offerto i propri buoni uffici per giungere ad una soluzione della controversia.

Il capo della diplomazia spagnola, dopo aver precisato che il suo viaggio non vuole essere una missione di mediazione, ha dichiarato di recarsi a New York solo per «avere informazioni su

Londra. La regina ha pregato per la pace

LONDRA — La regina Elisabetta II ha pregato domenica per il ritorno della pace tra Inghilterra e Argentina nella cappella reale di Sandringham. Nell'occasione, il titolare della parrocchia ha distribuito ai presenti un foglio sul conflitto anglo-argentino nel quale fa voti perché la pace torni a regnare presto fra i due popoli in virtù di una soluzione «equa».

La parte americana si riferisce che il ministro degli Esteri inglese Pym non sembra troppo preoccupato per il fallimento della mediazione diplomatica peruviana, esprimendo anzi grande soddisfazione per aver incontrato Haig «nelle vesti di alleato» e non più di mediatore.

A Washington Pym ha spiegato che la Gran Bretagna non ha alcuna fretta di lanciare uno sbarco in forze sulle Falkland, né considera credibili le specu-

lazioni circa un effettivo sostegno russo-cubano offerto al regime del generale Galtieri.

Michael Barnes, un parlamentare americano membro della commissione Esteri della Camera, ha dichiarato in un'intervista televisiva che l'aiuto è stato effettivamente offerto, ma secondo quanto gli ha detto l'ambasciatore argentino negli Usa, Esteban Takacs, il governo di Buenos Aires sia che pagherebbe un alto prezzo per il coinvolgimento di Mosca e dell'Avana in un conflitto simile, e «non è preparato a pagarlo».

Gli esperti militari del Pentagono ritengono che sul cielo dell'Atlantico meridionale si trova attualmente da sei ad otto satelliti sovietici, in grado di fotografare le Falkland e la flotta britannica, ma ammettono che non ci sono per il momento prove di una collaborazione con l'Argentina circa queste informazioni: nella stessa area gli Stati Uniti dispongono di due satelliti, messi a disposizione della Gran Bretagna. Secondo gli americani, dunque, la principale fonte di informazioni militari per gli argentini è fino ad ora costituita dalle ricognizioni effettuate sulla zona delle operazioni da aerei civili con fotografie militari a bordo.

Come forze navali, la Gran Bretagna è in vantaggio rispetto alla Marina argentina, le cui navi da guerra sono abbastanza numerose ma in gran parte vecchie e superate. In compenso però l'aviazione argentina è localmente molto più forte. Quanto ai missili, entrambi i Paesi dispongono dei modelli più recenti, sofisticati e micidiali, di produzione francese, britannica o statunitense. L'Argentina dispone anche di un nuovo missile aria-terra di produzione nazionale, il «Martín Pescador» (adattabile agli «Skyhawk») la cui efficacia è però un'incognita finché non sarà visto in combattimento.

L'aviazione argentina dispone di circa 230 aerei da combattimento. I più vecchi risalgono agli anni Cinquanta, ma ci sono anche i moderni «Mirage III» di fabbricazione francese.

L'

BUENOS AIRES — La marina di guerra argentina è più forte e ragguardevole di quanto si creda in Europa, in quanto è formata da una portaerei, un incrociatore, nove cacciatorpedinieri, tre fregate, sette corvette, sei motovedette veloci, sei dragamine e quattro sommergibili non nucleari (uno dei quali, il «Santa Fé», è però già stato danneggiato e catturato dalle forze britanniche che lo hanno colto nel porto di Grytviken, nella Georgia del Sud; in un momento molto delicato, quando ciò non poteva difendersi perché era fermo in emersione e stava scaricando approvvigionamenti per la guarnigione argentina).

Il tallone d'Achille della marina argentina è però costituito dal fatto che gran parte delle sue navi sono molto vecchie: in particolare la portaerei «25 de Mayo» di 15.892 tonnellate, di costruzione britannica, che risale al lontano 1945.

Se entrambe le Flotte contrapposte (quelle argentine soprattutto, ma anche in parte quella britannica) lasciano alquanto a desiderare quanto a modernità dei mezzi in campo — una delle due portaerei britanniche, la «Hermes», di 23.900 tonnellate, è stata varata nel 1959 e può trasportare soltanto cinque «Harrier» e novelli elicotteri da combattimento antisommergibili — modernissimi e molto simili tra loro però i sistemi missilistici di cui le due Marine da guerra sono dotate. Sia i britannici che gli argentini dispongono infatti di alcuni dei più sofisticati tipi di missili esistenti al mondo, che se le cose volgeranno al peggio avranno l'occasione di dimostrare le loro doti nell'Atlantico Austral.

Le due marine da guerra hanno un sistema centrale computerizzato, collegato con radar a lungo raggio, per il lancio di questi missili, che sono in grado di affondare qualsiasi nave prima ancora che appaisi l'orizzonte.

Come forze navali, la Gran Bretagna è in

vantaggio rispetto alla Marina argentina, le cui

navi da guerra sono abbastanza numerose ma in gran parte vecchie e superate. In compenso però l'aviazione argentina è localmente molto più forte. Quanto ai missili, entrambi i Paesi dispongono dei modelli più recenti, sofisticati e micidiali, di produzione francese, britannica o statunitense. L'Argentina dispone anche di un nuovo missile aria-terra di produzione nazionale, il «Martín Pescador» (adattabile agli «Skyhawk») la cui efficacia è però un'incognita finché non sarà visto in combattimento.

L'aviazione argentina dispone di circa 230 aerei da combattimento. I più vecchi risalgono agli anni Cinquanta, ma ci sono anche i moderni «Mirage III» di fabbricazione francese.

L'

autonomia di volo dei «Mirage III» è di 1200 km, e ciò consente loro di compiere missioni sulle Malvine partendo dalle basi aeree costiere argentine, a distanza circa 650 km dalla Patagonia.

L'aviazione argentina dispone anche di 68 «Skyhawk» di fabbricazione americana, con una ragguardevole autonomia (2000 km), che consentirebbe loro di compiere voli di andata e ritorno dalle basi costiere argentine. Essi risalgono però al 1962 e sono tecnicamente superati dagli «Harrier» britannici a decollo verticale.

La «Royal Navy» dispone invece, nelle acque dell'Atlantico Austral, di una ventina soltanto di «Harrier» a bordo delle portaerei «Invincible» ed «Hermes». Si ritiene però che questo numero debba essere raddoppiato, tenendo conto degli altri venti aerei di questo tipo che si suppone siano stati raffigurati a decollo verticale.

La «Royal Navy» dispone invece, nelle acque

Lettere al direttore

Il disastro di Todi

Leggo con sorpresa che nessuno è responsabile del disastro di Todi. Nessuno aveva l'obbligo di rispettare le norme di sicurezza, anzi, che non esiste nessuna normativa in merito.

Io credo che gli organizzatori della Fiera di Todi debbono avere una qualsiasi «veste giuridica», di Ente fiero od altro, sia perché si è creato un rapporto di lavoro con gli addetti, sia per il movimento di «denaro» per prestazioni ed altro in qualche modo soggetto al rispetto delle leggi fiscale.

Ed allora, se così è, io ritengo che gli organizzatori dovranno rispettare le norme del DPR 547 del 27-4-1953 che all'art. 1, recita: «Le norme del presente decreto si applicano a tutte le attività alle quali siano addetti lavoratori subordinati o non subordinati, e cioè personale che fanno parte del proprio dominio preso il proprio lavoro alle dipendenze e sotto il controllo diretto, così senza retaggio».

In tali attività si possono compiere voli di andata e ritorno, e dalle basi costiere argentine. Essi risalgono però al 1962 e sono tecnicamente superati dagli «Harrier» britannici a decollo verticale.

La «Royal Navy» dispone invece, nelle acque

dell'Atlantico Austral, di una ventina soltanto di «Harrier» a bordo delle portaerei «Invincible» ed «Hermes». Si ritiene però che questo numero debba essere raddoppiato, tenendo conto degli altri venti aerei di questo tipo che si suppone siano stati raffigurati a decollo verticale.

La «Royal Navy» dispone invece, nelle acque

dell'Atlantico Austral, di una ventina soltanto di «Harrier» a bordo delle portaerei «Invincible» ed «Hermes». Si ritiene però che questo numero debba essere raddoppiato, tenendo conto degli altri venti aerei di questo tipo che si suppone siano stati raffigurati a decollo verticale.

La «Royal Navy» dispone invece, nelle acque

dell'Atlantico Austral, di una ventina soltanto di «Harrier» a bordo delle portaerei «Invincible» ed «Hermes». Si ritiene però che questo numero debba essere raddoppiato, tenendo conto degli altri venti aerei di questo tipo che si suppone siano stati raffigurati a decollo verticale.

La «Royal Navy» dispone invece, nelle acque

dell'Atlantico Austral, di una ventina soltanto di «Harrier» a bordo delle portaerei «Invincible» ed «Hermes». Si ritiene però che questo numero debba essere raddoppiato, tenendo conto degli altri venti aerei di questo tipo che si suppone siano stati raffigurati a decollo verticale.

La «Royal Navy» dispone invece, nelle acque

dell'Atlantico Austral, di una ventina soltanto di «Harrier» a bordo delle portaerei «Invincible» ed «Hermes». Si ritiene però che questo numero debba essere raddoppiato, tenendo conto degli altri venti aerei di questo tipo che si suppone siano stati raffigurati a decollo verticale.

La «Royal Navy» dispone invece, nelle acque

dell'Atlantico Austral, di una ventina soltanto di «Harrier» a bordo delle portaerei «Invincible» ed «Hermes». Si ritiene però che questo numero debba essere raddoppiato, tenendo conto degli altri venti aerei di questo tipo che si suppone siano stati raffigurati a decollo verticale.

La «Royal Navy» dispone invece, nelle acque

dell'Atlantico Austral, di una ventina soltanto di «Harrier» a bordo delle portaerei «Invincible» ed «Hermes». Si ritiene però che questo numero debba essere raddoppiato, tenendo conto degli altri venti aerei di questo tipo che si suppone siano stati raffigurati a decollo verticale.

La «Royal Navy» dispone invece, nelle acque

dell'Atlantico Austral, di una ventina soltanto di «Harrier» a bordo delle portaerei «Invincible» ed «Hermes». Si ritiene però che questo numero debba essere raddoppiato, tenendo conto degli altri venti aerei di questo tipo che si suppone siano stati raffigurati a decollo verticale.

La «Royal Navy» dispone invece, nelle acque

dell'Atlantico Austral, di una ventina soltanto di «Harrier» a bordo delle portaerei «Invincible» ed «Hermes». Si ritiene però che questo numero debba essere raddoppiato, tenendo conto degli altri venti aerei di questo tipo che si suppone siano stati raffigurati a decollo verticale.

La «Royal Navy» dispone invece, nelle acque

dell'Atlantico Austral, di una ventina soltanto di «Harrier» a bordo delle portaerei «Invincible» ed «Hermes». Si ritiene però che questo numero debba essere raddoppiato, tenendo conto degli altri venti aerei di questo tipo che si suppone siano stati raffigurati a decollo verticale.

La «Royal Navy» dispone invece, nelle acque

dell'Atlantico Austral, di una ventina soltanto di «Harrier» a bordo delle portaerei «Invincible» ed «Hermes». Si ritiene però che questo numero debba essere raddoppiato, tenendo conto degli altri venti aerei di questo tipo che si suppone siano stati raffigurati a decollo verticale.

La «Royal Navy» dispone invece, nelle acque

dell'Atlantico Austral, di una ventina soltanto di «Harrier» a bordo delle portaerei «Invincible» ed «Hermes». Si ritiene però che questo numero debba essere raddoppiato, tenendo conto degli altri venti aerei di questo tipo che si suppone siano stati raffigurati a decollo verticale.

La «Royal Navy» dispone invece, nelle acque

dell'Atlantico Austral, di una ventina soltanto di «Harrier» a bordo delle portaerei «Invincible» ed «Hermes». Si ritiene però che questo numero debba essere raddoppiato, tenendo conto degli altri venti aerei di questo tipo che si suppone siano stati raffigurati a decollo verticale.

La «Royal Navy» dispone invece, nelle acque

dell'Atlantico Austral, di una ventina soltanto di «Harrier» a bordo delle portaerei «Invincible» ed «Hermes». Si ritiene però che questo numero debba essere raddoppiato, tenendo conto degli altri venti aerei di questo tipo che si suppone siano stati raffigurati a decollo verticale.

La «Royal Navy» dispone invece, nelle acque

dell'Atlantico Austral, di una ventina soltanto di «Harrier» a bordo delle portaerei «Invincible» ed «Hermes». Si ritiene però che questo numero debba essere raddoppiato, tenendo conto degli altri venti aerei di questo tipo che si suppone siano stati raffigurati a decollo verticale.

La «Royal Navy» dispone invece, nelle acque

dell'Atlantico Austral, di una ventina soltanto di «Harrier» a bordo delle portaerei «Invincible» ed «Hermes». Si ritiene però che questo numero debba essere raddoppiato, tenendo conto degli altri venti aerei di questo tipo che si suppone siano stati raffigurati a decollo verticale.

La «Royal Navy» dispone invece, nelle acque

dell'Atlantico Austral, di una ventina soltanto di «Harrier» a bordo delle portaerei «Invincible» ed «Hermes». Si ritiene però che questo numero debba essere raddoppiato, tenendo conto degli altri venti aerei di questo tipo che si suppone siano stati raffigurati a decollo verticale.

La «Royal Navy» dispone invece, nelle acque

dell'Atlantico Austral, di una ventina soltanto di «Harrier» a bordo delle portaerei «Invincible» ed «Hermes». Si ritiene però che questo numero debba essere raddoppiato, tenendo conto degli altri venti aerei di questo tipo che si suppone siano stati raffigurati a decollo verticale.

La «Royal Navy» dispone invece, nelle acque

dell'Atlantico Austral, di una ventina soltanto di «Harrier» a bordo delle portaerei «Invincible» ed «Hermes». Si ritiene però che questo numero debba essere raddoppiato, tenendo conto degli altri venti aerei di questo tipo che si suppone siano stati raffigurati a decollo verticale.

La «Royal Navy» dispone invece, nelle acque

dell'Atlantico Austral, di una ventina soltanto di «Harrier» a bordo delle portaerei «Invincible» ed «Hermes». Si ritiene però che questo numero debba essere raddoppiato, tenendo conto degli altri venti aerei di questo tipo che si suppone siano stati raffigurati a decollo verticale.

La «Royal Navy» dispone invece, nelle acque

dell'Atlantico Austral, di una ventina soltanto di «Harrier» a bordo delle portaerei «Invincible» ed «Hermes». Si ritiene però che questo numero debba essere raddoppiato, tenendo conto degli altri venti aerei di questo tipo che si suppone siano stati raffigurati a decollo verticale.

La «Royal Navy» dispone invece, nelle acque</p