

pevoli che il radar altimetro era stato volontariamente disattivato (o – il che è lo stesso in termini di responsabilità – che tutti avevano deciso di ignorarne il segnale acustico d'allarme).

Il rilievo, poi, che i componenti l'equipaggio fossero tutti pari grado – seppur con differenti mansioni nell'ambito della missione – esclude che taluno di essi abbia potuto omettere di intervenire sol per timore reverenziale rispetto al superiore.

Da ultimo, è appena il caso di evidenziare che la linea difensiva espressa dai membri dell'equipaggio in sede di inchiesta amministrativa e di processo davanti alla Corte marziale americana non appare in alcun modo idonea ad inficiarne la qui asserita responsabilità, dal momento che le argomentazioni che precedono sembrano dimostrare con sufficiente fondatezza che è insostenibile che essi ignorassero le disposizioni vigenti circa la quota minima da mantenere, o che l'altimetro non funzionasse, o che non fossero stati in grado di percepire la pericolosità della condotta di volo tenuta.

3. LA CATENA DI COMANDO AMERICANA

3.1. Il Corpo dei Marines.

Le inchieste disciplinari interne.

L'esame delle responsabilità per la tragedia non può certo limitarsi alla condotta dell'equipaggio dell'EASY 01; le stesse modalità del fatto inducono interrogativi che coinvolgono tutta la catena di comando americana.

A questo proposito, l'esame degli atti dei processi marziali tenutisi negli Stati Uniti, ha fornito alla Commissione inediti e preziosi elementi di giudizio e ha consentito di ricostruire le prime reazioni che la tragedia suscitò all'interno del corpo dei Marines.

Il 5 febbraio 1998, due giorni dopo la tragedia, il Maggiore Generale M. D. Ryan, allora Comandante del secondo stormo aereo dei Marines e quindi diretto superiore del gruppo VMAQ-2 rischierato ad Aviano, convoca una riunione di tutti gli ufficiali degli squadrini aerei VMAQ che in quel momento si trovavano nella base di Cherry Point, sede dell'aviazione dei Marines. Di fronte a più del 75% dei piloti di Prowlers, il generale legge ad alta voce i titoli e i commenti negativi dei giornali relativi alla tragedia di Cavalese ed inizia così un drammatico incontro, definito da uno dei partecipanti una «shock therapy». Commentando l'accaduto, dichiara che due fatti erano chiari: il piano di volo prevedeva una quota minima di 2.000 piedi e al momento dell'incidente l'aereo volava ad una quota inferiore ai 1.000 piedi. Secondo il generale, non vi era alcuna spiegazione possibile per il fatto, se non quella che l'equipaggio stesse volando intenzionalmente a volo radente e acrobatico («flathatting»), in violazione consapevole delle regole. Il generale non si ferma qui: egli

accusa esplicitamente l'intera comunità dei piloti di Prowlers di avere la fama di non rispettare le regole e di amare il volo radente. Annuncia di fronte ai suoi uomini che darà il via ad un'inchiesta interna per scovare uno ad uno i violatori di regole ed eliminarli.

Sembrerebbe, dunque, che per il generale la tragedia del Cermis non sia frutto di un episodio isolato ed occasionale.

Il generale non si limita alle parole: il giorno successivo rileva d'autorità il Tenente Colonnello Steven Watters dal comando dello squadrone VMAQ-3, il gruppo di Prowlers dispiegato ad Aviano nel 1997, rimpiazzato poi dal VMAQ-2. Motivo di questa severa decisione è una segnalazione che, con una scelta dei tempi non casuale, il legal officer del VMAQ-3 invia al gen. Ryan, con la quale accusa il comandante dello squadrone di scorrettezze di volo. Dopo aver destituito il ten. col. Watters dal comando, il generale dà il via ad un'inchiesta amministrativa sui fatti segnalati, che affida al suo assistente, il brigadiere generale William Bowdon. Nel corso di essa viene reperita una registrazione video di un volo a bassa quota effettuato il 3 aprile 1997 da un *Prowler* di stanza ad Aviano. La condotta di volo risultante dalla registrazione contravviene palesemente le regole OPNAV: « L'aereo in questione volava a quota troppo bassa su centri abitati ed effettuava voli radenti e manovre acrobatiche (»flathatting«) in terreno montuoso ». La rotta di quel Prowler era l'AV047, la stessa del tragico volo del 3 febbraio 1998. A bordo dell'aereo vi era anche il comandante dello squadrone, ten. col. Watters, che non prese alcun'iniziativa per impedire o rimediare alle scorrettezze della condotta di volo del pilota.

Dall'indagine amministrativa risulta inoltre che il giorno successivo alla tragedia del Cermis, il ten. col. Watters convocò una riunione di tutti gli ufficiali del suo squadrone. Scopo dell'incontro era quello di informare tutti sull'incidente e sulle sue conseguenze. Ma alla fine di esso, il comandante fece una raccomandazione ai suoi uomini: chiunque avesse avuto delle copie di registrazioni video relative a voli a bassa quota era caldamente invitato a farle sparire. Secondo il gen. Ryan, tali dichiarazioni non erano « confacenti ad un ufficiale e gentiluomo, specie in considerazione dello status di ufficiale comandante e all'importanza dell'incontro » in cui sono state effettuate.

Per questo, e per la condotta omissiva tenuta durante il volo del 3 aprile 1997, il ten. col. Watters al termine del procedimento disciplinare a suo carico nell'aprile 1998, viene punito con la consegna alla base per 14 giorni, la ritenuta sullo stipendio della somma di 2.472 il mese per due mesi e con l'obbligo di tenere una conferenza a ciascuno degli squadrini VMAQ sulla « lezione » appresa e su come evitare tali situazioni in futuro.

Nei giorni e nelle settimane successive il Brigadiere Generale Bowdon, su incarico del maggiore generale Ryan, conduce un'altra inchiesta amministrativa sul comportamento degli squadrini di Prowlers rischierati ad Aviano. Nel corso di questa, egli interroga tutti gli ufficiali, dopo aver ricordato loro i diritti in quanto poiché sospetti di possibile violazione di consegne, in ordine alla condotta di volo nel periodo in cui erano dispiegati ad Aviano.

L'indagine si concentra sull'accertamento dell'esistenza di negligenze nei supervisori del VMAQ-2 e sulla loro correlazione all'incidente. Come risultato, quattro ufficiali di quello squadrone – il comandante, l'executive officer, l'ufficiale addetto alle operazioni e quello responsabile della sicurezza – sono incolpati disciplinamente. Il 6-8 agosto 1998 si tiene l'udienza, presieduta dal Tenente Generale Pace, comandante dei Marines, settore Atlantico. All'esito di essa, l'ufficiale addetto alla sicurezza – il Maggiore Max Caramanian – e il comandante dello squadrone – il Tenente Colonnello Muegge – sono ritenuti colpevoli di violazione di consegna (dereliction of duty) per il modo in cui le informazioni relative alle limitazioni di volo furono (o meglio, non furono) diffuse tra i piloti del VMAQ-2. In conseguenza di ciò il comandante Muegge è rimosso dall'incarico.

Gli episodi sopra riportati sono rilevabili dalla documentazione presentata alla Corte Marziale dalla difesa di Ashby, non ammessa quale elemento di giudizio, ma allegata comunque agli atti del processo. La documentazione si riferisce solo all'esito dell'inchiesta e non consente di conoscere gli accertamenti svolti durante le indagini amministrative. In relazione a quanto affermato dal Maggiore Generale Ryan esistono alcune dichiarazioni giurate di partecipanti all'incontro. Il procedimento contro il ten. col. Watters è documentato dal rapporto di punizione disciplinare a firma dello stesso gen. Ryan.

Sulla scorta di queste risultanze, la Commissione, per tramite dell'Ambasciata a Roma e durante la visita al Pentagono del 20 novembre 2000, ha rivolto formale richiesta al governo degli Stati Uniti per ottenere copia integrale della documentazione relativa ai procedimenti disciplinari scaturiti dalla tragedia del Cermis e per poter sentire direttamente i genn. Ryan e Bowden.

Nessuna delle richieste della Commissione ha avuto esito positivo sulla base di un asserito carattere di non ostensibilità di tale genere di atti..

Questo ha impedito l'accesso per le autorità e per l'opinione pubblica italiane a dati di sicuro interesse per la ricostruzione complessiva delle responsabilità della tragedia e, probabilmente, per l'elaborazione di norme e procedure in grado di prevenirne altre. L'aver voluto negare alla Commissione la conoscenza dei risultati completi delle indagini sulla condotta dei reparti di volo rischierati in Italia autorizza inoltre a ritenere, in assenza di altri motivi, l'esistenza di serie ragioni di imbarazzo da parte del Corpo dei Marines in merito ai comportamenti dei propri piloti.

Per quanto non completi, i dati acquisiti dalla commissione, valutati assieme a quelli già in possesso degli inquirenti italiani, consentono comunque di porre alcuni punti fermi in ordine alle condotte di volo dei piloti rischierati ad Aviano e sui loro comandanti. L'affermazione che più colpisce per il suo contenuto, per il contesto e, soprattutto, per la posizione gerarchica del suo autore è senz'altro quella del maggiore generale Ryan, ufficiale al vertice della aviazione dei Marines, secondo cui i piloti di Prowlers sono dei noti indisciplinati che tendono a fare il volo radente in spregio alle regole. Che non si tratti di affermazioni esagerate ad arte o emotive,

dettate dalla rabbia del momento, lo si deduce non solo dalle qualità caratteriali che si devono presumere in un alto ufficiale in un incarico tanto importante, ma anche dalla vicenda Watters. Com'è noto in questo caso è stato addirittura il comandante dello squadrone di Prowler di stanza ad Aviano partecipare ad uno di questi « voli acrobatici a volo radente » sulle montagne, in contrasto con le regole di sicurezza di volo. Non è un caso che ciò si verifichi sulla AV047: essa era la rotta che consentiva il volo su montagne tra le più belle e spettacolari del mondo, come affermano gli stessi piloti sentiti dalla corte marziale. Tanto belle da meritare di essere immortalate nei video-ricordo da riportare in patria (la riunione del VMAQ-3 convocata da Watters ha luogo nella base di Cherry Point, Carolina del Nord). Il fatto che Watters senta il bisogno di chiedere agli uomini del suo squadrone di far sparire tutti i video di quei voli, significa almeno due cose: prima di tutto, che i video sono più d'uno, relativi a più voli. Watters non si sarebbe esposto di fronte all'intero squadrone con una richiesta « non degna di un ufficiale » se si fosse trattato solo di recuperare il video del suo volo del 3 aprile 1997; gli sarebbe bastato avvicinare separatamente l'autore del video o, al più, gli altri tre membri dell'equipaggio di quel volo. In secondo luogo significa che la condotta di volo risultante da quelle registrazioni era palesemente e consapevolmente scorretta, come risulterà proprio dal video che, purtroppo per lui, Watters non riuscì a far sparire in tempo.

Non è un caso allora il fatto che anche l'equipaggio dell'EASY 01 avesse usato una macchina fotografica ed una videocamera private durante il volo e che abbia poi cancellato la registrazione. Su quella rotta l'uso di strumenti di riproduzione era un'abitudine degli equipaggi e, probabilmente, una delle ragioni per cui erano violate le norme che imponevano una quota minima di sicurezza.

Si può quindi affermare con certezza che la condotta dell'equipaggio del volo EASY 01 non rappresentò un episodio isolato di violazione consapevole delle norme di sicurezza del volo da parte degli equipaggi dell'aviazione dei Marines schierati in quegli anni ad Aviano.

Ciò porta ad interrogarsi sulle corresponsabilità dei comandanti diretti dell'equipaggio che causò l'incidente e, più in generale, sulla capacità effettiva di controllo della catena di comando americana.

3.2. Il gruppo VMAQ-2.

Mancata diffusione del FCIF 97-16.

La Commissione ha appreso, nella maniera sopra indicata, che il comandante e l'ufficiale addetto alla sicurezza del VMAQ-2 sono stati trovati colpevoli e puniti dal Corpo dei Marines per non avere curato la diffusione nel gruppo delle necessarie informazioni sulle limitazioni dei voli. Se pure non si dispone dei dettagli dell'indagine

amministrativa, è chiaro che il riferimento è alla mancata informazione dei piloti sul divieto di volo sotto i 2000 piedi sul territorio del Trentino Alto Adige, emesso dalle autorità italiane il 16 agosto 1997 e riprodotto dal FCIF 97-16 (Flight Crew Information File: Documento Informazioni per gli Equipaggi di Volo) del 31° Stormo dell'Aviazione Americana datato 29 agosto 1997.

Gli accertamenti effettuati nei procedimenti amministrativi e penali svoltisi negli Stati Uniti hanno accertato che nella pianificazione ed effettuazione dei voli il VMAQ-2 non teneva in alcuna considerazione quella restrizione di volo sopra il Trentino Alto Adige. Dall'agosto 1997 alla data dell'incidente i voli di quel gruppo sulla rotta AV047 (la più utilizzata per le basse quote) erano sempre pianificati a mille piedi, secondo le stesse ammissioni del comandante, ten. col. Muegge, che volò tre volte sulla AV047 senza tener conto di quella restrizione. Secondo le dichiarazioni raccolte nei vari processi, né il comandante del gruppo, né l'ufficiale addetto alla sicurezza, né i piloti del VMAQ-2 (tranne uno, pare) erano a conoscenza della stessa esistenza dell'FCIF 97-16.

È lecito nutrire più di un dubbio in ordine alla veridicità tali affermazioni dei membri del gruppo, che appaiono piuttosto come tentativi di aiuto ai commilitoni sotto processo, oltre che come auto-difesa nei procedimenti disciplinari, essendo emerso solo dopo la tragedia del Cermis che tutto il gruppo, comandante compreso, aveva volato per mesi in violazione di quella norma.

Vari elementi infatti indicano che il gruppo ne era (o doveva essere) a conoscenza. In primo luogo, come testimoniato dall'agente investigativo Fallon nel processo contro Ashby, sull'aereo che effettuò la missione EASY 01 furono repertate due carte di navigazione (una nel sedile anteriore ed una nel sedile posteriore) che riportano la restrizione dei 2000 piedi dell'FCIF 97-16. Si può ritenere che pilota e navigatore usassero carte diverse o che interpretassero quella indicazione come non vincolante e solo programmatica, come affermato dall'ufficiale esecutivo del gruppo, il magg. Slyman. Ma è difficile parlare di ignoranza. Tanto più che il col. Rogers, comandante del gruppo operativo del 31° Stormo di stanza ad Aviano, ha testimoniato dettagliatamente sulle iniziative prese per diffondere l'informazione tra tutti i reparti rischierati ad Aviano nell'agosto 1997. Il documento fu inviato a tutte le unità e fu ripreso nella successiva riunione settimanale, nella quale il responsabile operativo del 31° Stormo informava tutti i reparti rischierati ad Aviano delle novità intervenute.

I *Marines* comunque non si sono dimostrati certo diligenti nella raccolta delle informazioni sul teatro di volo italiano: è risultato infatti che, a differenza degli altri reparti ospiti ad Aviano, erano spesso rappresentati da un ufficiale subalterno alle riunioni di informazione e la loro casella della posta, tramite la quale erano forniti i vari avvisi, non era vuotata regolarmente.

Nel migliore dei casi quindi, al VMAQ-2, e specificamente al suo comandante, ten. col. Muegge, deve essere attribuita una condotta negligente, poco attenta nel recepire e distribuire informazioni sulle regole di volo in vigore nel Paese in cui erano ospiti, se non del tutto

noncuranti di esse. Come emerge dalla lettura complessiva dei dati processuali, i *Marines* si sentivano un gruppo indipendente ed estraneo dal resto degli aviatori (americani e non) presenti ad Aviano.

Va sottolineato comunque che tale condotta del comandante del VMAQ-2 e, in generale, la scarsa circolazione di informazioni, non diminuisce in alcun modo la responsabilità dei piloti dell'EASY 01, i quali pacificamente erano a conoscenza del limite di quota di 1500 piedi su zone abitate e di quello generale di 1000 piedi per i Prowler, entrambi da loro ampiamente violati.

La programmazione del volo EASY 01.

Se pure il Tenente Colonnello Muegge ha pagato con la rimozione dal comando la mancata diffusione di tutte le informazioni, questa non pare la condotta più grave che gli può essere attribuita.

Il Tenente Colonnello Muegge era il comandante di un piccolo gruppo di piloti (meno di una dozzina) e pilota egli stesso. Come tale egli non poteva non avere la piena consapevolezza e controllo delle attitudini e delle condotte di volo dei membri del suo gruppo. Non ci si riferisce qui al controllo tecnico sulle condotte di volo, realizzabile (e solo parzialmente) tramite strumenti tecnici come i radar, ma alle qualità tipiche degli ufficiali di comando, che presuppongono perfino un certo grado di conoscenza e controllo sulla vita privata dei subordinati, specie se impegnati all'estero, in missioni di guerra.

L'uso di strumenti privati di videoregistrazione durante le missioni non è un comportamento che possa sfuggire al controllo di un comandante di un gruppo così ristretto, non fosse altro perché finalizzato proprio a far conoscere ad altri quanto si è visto (e compiuto) durante i voli. Dalle risultanze processuali di cui sopra si è riferito si può ragionevolmente ritenere che i suddetti strumenti fossero usati regolarmente dai piloti -e dai loro comandanti- senza alcuna dissimulazione. Si pensi che l'impiego di una videocamera nella missione EASY 01 è stato notato almeno da 3 caporali che hanno testimoniato: il caporale Cottrell ha riferito del ritardo nell'accensione dei motori dell'aereo, in attesa della consegna dei due nastri video, portati di corsa all'equipaggio dai caporali Packman e Ransom. L'utilizzo di tali apparecchi, pur non espressamente vietato, costituisce sicuramente un pericolo nella navigazione a bassa quota che avviene a vista (cioè «sguardo al suolo-sguardo alla carta e viceversa»), ben difficile da realizzare se si è intenti a filmare o a fotografare. Eppure il Comandante Muegge non risulta aver mai reagito in alcun modo a tali comportamenti.

Oltre a quello della sicurezza del volo, vi è un altro aspetto dell'uso di apparecchi di registrazione, che lo rende ancora più preoccupante. La AV047 è una delle tre rotte a disposizione del gruppo per i voli a bassa quota; di queste, è l'unica che si sviluppa su terreno montagnoso e perciò, come spiega lo stesso Comandante Muegge, è anche la più facile, essendo le difficoltà maggiori del volo a bassa quota l'orientamento e la fissazione di punti di riferimento sul terreno.

Tale rotta, tuttavia, è anche quella che consente la vista di panorami meravigliosi, da mostrare poi agli amici a casa (come fece il malcapitato predecessore di Muegge, il ten. col. Watters). Ed è quella di gran lunga più utilizzata per i voli di addestramento a bassa quota, la cui decisione spetta al comandante del gruppo. Può sorgere allora qualche dubbio sulla effettiva finalità addestrativa di quei voli effettuati da piloti così interessati al paesaggio. Dubbi che prendono consistenza se si considera specificamente la missione EASY 01: il pilota, Ashby, è da poco stato selezionato per una promozione come pilota degli F-18; in una decina di giorni si conclude il suo periodo di distaccamento in Italia ed al suo ritorno in patria dovrà affrontare l'addestramento sugli F-18, aerei completamente diversi; egli ha effettuato il suo ultimo volo addestrativo a bassa quota con il Prowler poco più di sei mesi prima.

Il navigatore Schweitzer aveva effettuato i suoi ultimi voli a bassa quota poco più di tre mesi prima, quindi non necessitava di alcun ulteriore esercizio.

Lo stesso ufficiale operativo del VMAQ-2, sentito come testimone nel processo contro Ashby, ammette che non vi era alcuna priorità per voli addestrativi a bassa quota con riferimento alla Deliberate Guard: essi venivano effettuati nelle zone di rischieramento solo per non far perdere la abilità specifica ai piloti, per non dover poi riprendere daccapo l'addestramento specifico in patria.

Un volo ogni sei mesi era lo standard previsto dal manuale di Addestramento e Prontezza dei piloti dei Marines. Né pilota, né navigatore avevano dunque bisogno di addestramento specifico.

Se non era operativa, né addestrativa, qual'era allora la finalità dell'EASY 01? La spiegazione potrebbe trovarsi in quella videocamera -munita, si badi, di due nastri- e nella macchina fotografica portate a bordo dall'equipaggio con la massima naturalezza: potrebbe essere stato – come appare da numerosi indizi – il « volo premio » concesso dai superiori al camerata che se ne va per la promozione, gratificato con l'ultima possibilità di portarsi a casa un ricordo unico.

Qui si innesta un ulteriore interrogativo: il ricordo da portare a casa è solo quello dei panorami montani o anche quello di qualche bravata, di qualche « prova di abilità » di cui vantarsi con i commilitoni? L'interrogativo nasce anzitutto dal caso Watters: sulla stessa rotta, meno di un anno prima, il capo del gruppo di Prowler rischierato ad Aviano prima del VMAQ-2, documenta con la videocamera un suo volo a bassissima quota, per il quale verrà punito; dopo la tragedia del Cermis, invita i suoi uomini a far sparire nastri analoghi.

È il caso di pensare che i nastri non contenessero solo bucoliche immagini delle Alpi, ma che venissero conservati dagli autori per potersi vantare con i colleghi. L'invito del Tenente Colonnello Watters è diretto a piloti che sono rientrati negli Stati Uniti ormai da mesi, perché sapeva bene quanti nastri erano in circolazione e che cosa vi era impresso. Altrimenti, perché non mostrali al gen. Ryan quando a muso duro li rimprovera di essere un branco di indisciplinati spericolati?

Non diversamente, il primo pensiero di Schweitzer e Ashby, immediatamente dopo il fortunoso atterraggio ad Aviano, è quello di far scomparire e sostituire i due nastri registrati in volo. Non vi è che una spiegazione: in essi vi era la prova del loro comportamento scorretto e temerario: visto che le cose erano andate male bisognava disfarsene subito.

Vi è persino qualche elemento che induce a ritenere che la « prova di abilità » da documentare – almeno nel tragico volo che ha condotto alla sciagura, ma forse anche in altri – fosse collegata proprio alla funivia del Cermis. La frase del navigatore Schweitzer, anzitutto, il quale, pochi istanti prima del passaggio sul Cermis, grida « obiettivo in vista », come dichiarato da lui stesso nel corso del processo ad Ashby. Ma qual'era l'obiettivo di quell'esercitazione ? Non vi era un obiettivo preassegnato; solo dei punti di riferimento scelti dall'equipaggio. È legittimo pensare che i piloti del VMAQ-2 -ed in particolare quei piloti- che frequentemente avevano volato su quella rotta a bassa quota, non sapessero di quei cavi che attraversavano la valle ? E che l'obiettivo fossero proprio i cavi ? Come dice il loro comandante Muegge, tutti i piloti erano a conoscenza dell'esistenza di stazioni sciistiche sulla rotta. Forse, possiamo aggiungere, ci erano perfino andati a sciare.

Ed infine, a far pensare alla consapevolezza dell'equipaggio, vi è la condotta di volo del pilota negli istanti precedenti l'incidente: da quando è entrato nella Val di Fiemme spinge l'aereo alla massima velocità tecnicamente possibile (540 nodi) -ben oltre quella autorizzata di 420 nodi- ed impone una rapida discesa (a 2400 piedi al minuto) che porterà il suo aereo ad un'altezza -357 piedi- che è del 65% inferiore a quella minima autorizzata per i Prowler in ogni circostanza. Una manovra spericolata che ha dell'incredibile, ma che acquista una logica se si pensa ad un tentativo cosciente di passare sotto i cavi della funivia, fallito solo perché in quel momento il passaggio delle cabine ha abbassato un cavo.

La mancata possibilità di acquisire gli atti delle indagini effettuate dai Marines e di sentire gli ufficiali che le effettuarono, dovuta alla mancata collaborazione americana, impedisce alla Commissione di sciogliere il pesante dubbio che permane sulle ragioni di quella condotta di volo. Non possiamo così avere certezze sulla effettiva esistenza di un « club della funivia » nel VMAQ-2, come si è adombrato davanti alla stessa Corte Marziale americana. Ma la documentazione acquisita dalla Commissione, considerata assieme a quella già a disposizione degli inquirenti italiani, fa ritenere l'ipotesi tutt'altro che inverosimile.

La condotta e le capacità di comando del Tenente Colonnello Muegge non possono essere in ogni caso esenti da gravi censure. Egli si è dimostrato un pessimo comandante, sia che abbia solo tenuto un comportamento compiacente nei confronti di abitudini di volo non corrette dei suoi piloti, sia che abbia direttamente partecipato alla sciagurata azione dell'EASY 01, programmando un « volo premio » sotto le spoglie di un volo addestrativo, senza pensare ad una sua conoscenza dell'esistenza di un « club della funivia ». La sua inca-

pacità di comando e controllo degli uomini, quand'anche non la sua complicità, ha certamente giocato un ruolo importante nella causazione della tragedia del Cermis.

I numerosi indizi circa il carattere abituale di un comportamento sconsiderato o quanto meno fortemente negligente da parte dei gruppi di piloti dei Marines rischierati ad Aviano e dei loro comandanti suscita inoltre alcuni interrogativi sull'efficacia dei controlli della catena di comando e di controllo su tali reparti.

3.3. Il 31º Stormo US AIR FORCE.

Va sottolineato subito, con enfasi almeno pari a quella fin qui utilizzata per sottolineare i comportamenti negativi all'origine della tragedia, che i piloti del 31º Stormo dell'aviazione americana non hanno mai tenuto condotte di volo paragonabili a quelle dei reparti rischierati ad Aviano. Il fatto di essere stanziali in Italia, bene inseriti in una definita catena di comando, informati e consapevoli delle regole di volo locali, ha fatto in modo che non nascessero problemi di sorta relativi ai voli di tale reparto.

Al 31º Stormo spettava l'assistenza ai reparti di volo rischierati, tra cui i VMAQ dei Marines. Tra i compiti di assistenza vi era anche l'indottrinamento e l'aggiornamento sulle disposizioni di volo locali. Tale obbligo veniva adempiuto mediante la distribuzione dei documenti di aggiornamento alle caselle postali interne alle base di ogni reparto, nonché con riunioni settimanali in cui si illustravano novità operative e si richiamava l'attenzione sulle novità più importanti. Alle riunioni erano invitati i comandanti di ogni reparto NATO rischierato nella base.

In questo modo venne anche diffuso l'FCIF 97-16, che rimase sconosciuto alla maggioranza dei piloti del VMAQ-2, secondo le loro stesse testimonianze. Evidentemente i metodi di diffusione (in linguaggio militare, disseminazione) delle informazioni sono stati carenti. Da un lato va rilevato che la partecipazione del VMAQ alle riunioni settimanali era generalmente limitata ad un livello inferiore a quello del capo reparto, diversamente dagli altri reparti. Dall'altro è risultato, come si è già detto, che la casella di posta di tale reparto era costantemente piena di documenti non ritirati, ulteriore conferma del disinteresse per le regole locali da parte di quel gruppo, solo di passaggio in Italia.

Di questo si può fare carico solo limitatamente ai responsabili del 31º Stormo (il gen.. PEPPE, comandante, e il col. Rogers, responsabile delle operazioni). Essi infatti non erano in posizione sovraordinata rispetto ai reparti rischierati e non avevano quindi nessuna autorità su di essi, nemmeno per accertarsi se al loro interno venivano diffuse le notizie fornite nelle riunioni settimanali. In sostanza non spettava ad essi il controllo non solo della condotta di volo, ma nemmeno dell'organizzazione interna degli altri reparti.

Pur in questo contesto, vi era forse spazio per un atteggiamento meno burocraticamente passivo: un richiamo ad una più adeguata partecipazione ai meeting e almeno al ritiro degli avvisi poteva pur

sempre rientrare nelle facoltà dei responsabili del 31º Stormo ed avrebbe forse evitato l'ignoranza (o l'alibi dell'ignoranza) del FCIF 97-16.

3.4. Il Comandante delle Forze d'attacco per il Sud (Comstriking for South).

Nel periodo di rischieramento ad Aviano, il comando operativo (COCOM) del VMAQ-2 era mantenuto dal Comandante delle Forze dei Marines degli Stati Uniti-Atlantico. Il controllo operativo (OPCON) venne trasferito da detto Comandante attraverso una serie di deleghe (precisamente tramite il Comandante in Capo del Comando USA in Europa, il Comandante supremo alleato in Europa, cioè SACEUR-NATO, il Comandante delle Forze Alleate del Sud Europa, cioè CINCSOUTH-NATO) al Comandante delle Forze d'attacco Sud, Comstriking for South, mentre il controllo tattico (TACON) fu delegato al Comandante della 5º ATAF per le missioni « *Deliberate Guard* » (comprese quelle addestrative finalizzate alla medesima).

In merito all'addestramento per esigenze non riconducibili alla « D.G. », fermi restando il carattere prioritario delle suddette missioni ed il requisito di non interferire con esse, le missioni addestrative per fini diversi venivano autorizzate dal citato Comandante Forze d'attacco Sud. La programmazione di missioni non « D.G. » (fra le quali, oltre a quelle addestrative, potevano rientrare voli prova per controlli tecnici, funzionali,...) da eseguirsi in conformità al Manuale di Addestramento e Prontezza, era approvata dal Comandante di Gruppo (ten. col. Muegge).

Ricordiamo che durante il rischieramento, il VMAQ-2 aveva effettuato n. 69 missioni addestrative (su 254 complessive, di cui 164 per la « D.G. »); di queste n. 11 (su 23 programmate), ivi compresa la missione « EASY 01 » del 3 febbraio 1998, erano state condotte a bassissima quota; le altre 12 erano state cancellate per avverse condizioni meteorologiche e per sopraggiunta indisponibilità dei velivoli.

Come rilevato dalla stessa Commissione di inchiesta amministrativa statunitense (c.d. Commissione DeLong), i Gruppi di Marines che si rischieravano ad Aviano, come il VMAQ-2, erano sotto il controllo del Comandante delle Forze d'attacco Sud per l'addestramento non « D.G. », ma tale Comandante non monitorava lo svolgimento dell'attività addestrativa su base giornaliera e non dava alcuna direttiva o linea-guida circa l'addestramento stesso. La Commissione aggiunse che la catena di comando e controllo non NATO (quindi nazionale) era complicata e poco reattiva, pur non avendo influito sulle cause dell'incidente.

Come si è visto (e come la stessa Commissione d'inchiesta americana non ha mancato di rilevare), vi è più di un dubbio sulla effettiva utilità della missione EASY 01, soprattutto se si considerava che il pilota, in procinto di essere destinato ad un altro tipo di velivolo, quasi certamente non avrebbe più volato sull'EA-6B. Conseguentemente sarebbero potute emergere anche perplessità circa

l'efficacia, la continuità e la correttezza o meno dell'azione di controllo del Comandante di Gruppo e del Comando immediatamente superiore. Ciò in quanto normalmente un programma di addestramento si ispira a criteri e ad indirizzi che vengono dettati da organi superiori; si tiene così conto delle finalità, degli obiettivi da raggiungere, dei contenuti, delle forme di volo, della loro ripartizione, delle priorità, ecc. Ed è normale (essendo peraltro questo un suo compito precipuo) che un Comando sovraordinato al livello di Gruppo segua e controlli periodicamente lo svolgimento di un determinato programma, per valutarne e verificarne l'adeguatezza, l'efficacia ed anche per suggerire modifiche al fine di rendere più efficace l'addestramento stesso.

Circa la catena di comando e controllo, ritenuta complicata e poco reattiva, la Commissione De Long non fornì chiarimenti riguardo al rapporto tra il Comando VMAQ-2 ed il Comando Striking for South sulla linea nazionale. Il fatto che tale catena presentasse una certa carenza circa la linearità delle relazioni veniva confermato dalla stessa Commissione che formulava una specifica raccomandazione volta a costituire una catena di comando che prevedesse il controllo operativo dei Gruppi USMC che si rischierano in appoggio alle operazioni NATO; questo con l'intento sia di chiarire ed unificare le responsabilità e l'autorità di comando per le missioni non NATO e per l'addestramento nell'area di operazioni, sia di conseguire l'allineamento delle procedure con quelle adottate da altri Servizi.

Anche il rapporto della Commissione Tricarico-Pruher ha evidenziato infatti che le relazioni di comando e controllo prima dell'incidente erano complicate e in un certo senso non chiare e potevano aver contribuito ad un ambiente in cui non era posta una sufficiente enfasi sulla familiarizzazione e sull'aderenza alle procedure di volo stabiliti. In particolare veniva fatto rilevare che, sempre prima dell'incidente, mentre nella catena di comando NATO, i Gruppi VMAQ rischierati ad Aviano dipendevano da Comstriking for South tale comando, che pure era attribuito ad un generale statunitense, era tuttavia competente per la supervisione dei compiti della NATO, tra l'altro nell'ambito della missione « *Deliberate Guard* », (e dunque neanche per i voli addestrativi non D.G. dei militari statunitensi). Esso non era tuttavia responsabile almeno formalmente per tutte le attività da ricondursi alle responsabilità di ciascun corpo militare nazionale, responsabilità che doveva quindi ricondursi al livello del Comandante in Capo USA in Europa (CINCEUR) che a sua volta lo delegava ai livelli inferiori, lungo una catena di comando parzialmente diversa da quella NATO. Tale quadro di comando non era sufficiente per assicurare una sorveglianza adeguata.

La serie di deleghe di autorità trasferite lungo la catena USA ha prodotto, infatti, una attenuazione se non una vera e propria discontinuità nell'azione di controllo da parte dell'autorità USMC sovraordinata nei confronti del VMAQ-2; si può ritenere quindi che si siano così creati i presupposti per lasciare, con incauta tolleranza, piena facoltà discrezionale e quindi una completa libertà e autonomia

al Comandante di Gruppo circa le decisioni sull'addestramento non finalizzato alle operazioni in Bosnia e nella valutazione del suo grado di necessità o di opportunità.

D'altra parte sembra insolito e poco convincente che l'autorità, come nel caso di *Comstriking for South*, che esercitava il controllo operativo non fosse al corrente del programma addestrativo che il Comandante di Gruppo si prefiggeva di attuare e che effettivamente andava svolgendo. Ciò è anche poco comprensibile se detta autorità era poi la stessa che concedeva l'autorizzazione per le missioni addestrative.

Si può condividere allora il parere della Commissione di inchiesta DeLong quando sostiene che *Comstriking for South* si limitasse ad autorizzare le missioni addestrative non « D.G. » senza entrare nel merito e senza dare direttive. Secondo questa opinione, *Comstriking for South* rilasciava soltanto una sorta di nulla-osta per l'addestramento non « D.G. » significando che in quel determinato momento non c'erano preminenti esigenze « D.G. » da soddisfare e quindi l'equipaggio e il velivolo interessati potevano essere distolti dalle operazioni NATO, per assolvere altri compiti. In tale evenienza, si poneva e sussiste tuttora la questione di ricercare e individuare un'altra autorità sovraordinata al VMAQ-2 risalendo la linea gerarchica statunitense a livello Comando dei Marines in Europa o interessando addirittura il Comando Marines – Atlantico.

A tale riguardo sembra più plausibile l'indicazione fornita dalla Commissione Tricarico-Pruher secondo la quale la responsabilità per le attività USA (anche per i voli di addestramento) apparentemente risiedeva a livello del Comandante delle Forze USA in Europa (CINCEUR) il quale si identificava con il Comandante Supremo Alleato in Europa, SACEUR e che all'epoca era il gen. Clark.

Una serie di trasferimenti di deleghe, distinzioni tra funzioni di controllo e di comando tra linee di comando statunitensi e NATO, che ha avuto come conseguenza quella di lasciare di fatto ai Marines rischierati ad Aviano una larghissima e singolare autonomia, in assenza di controlli effettivi sulle attività svolte. Situazione di cui, come si è visto, i gruppi di volo hanno, purtroppo, ampiamente approfittato.

4. LA CATENA DI COMANDO ITALIANA

4.1. Il comando di Aviano ed il COA/COM di Martina Franca.

Essendo la base di Aviano sottoposta alla sovranità ed al comando italiani, così come italiana è la responsabilità esclusiva del controllo del traffico aereo sul territorio nazionale, va da sé che debba essere esaminato nella presente sede anche il contegno delle nostre autorità militari in ordine al volo EASY 01.

Entrambi i procedimenti penali che hanno interessato la catena di comando italiana – svoltisi l'uno presso l'autorità giudiziaria

militare di Padova, l'altro presso quella di Bari (v. paragrafi relativi) – si sono conclusi con provvedimenti di archiviazione cui i rispettivi G.I.P. sono pervenuti seguendo approcci motivazionali distinti, ma tutt'altro che incompatibili fra loro.

Invero, mentre il G.I.P. presso il Tribunale militare di Padova ha privilegiato l'argomentazione tecnico-giuridica secondo cui la più volte menzionata nota SMA 175 del 21 aprile 1997, che escludeva i voli di addestramento a bassa quota delle truppe rischierate in Italia per l'operazione *Deliberate Guard*, non era comunque idonea ad integrare il concetto di « incarico » di cui all'ipotizzata norma incriminatrice dell'articolo 117 c.p.m.p., considerazione, questa, sostanzialmente assorbente rispetto alla questione relativa alla natura della nota, pervenuta solo per conoscenza al comandante della base di Aviano, che, fra l'altro, all'epoca non era ancora il col. Durigon, il G.I.P. presso il Tribunale militare di Bari ha sottolineato che, a monte, la nota medesima non era percepibile come munita di contenuto precettivo nei confronti del responsabile del COA/COM di Martina Franca, di guisa che non se ne poteva configurare responsabilità penale. Anch'egli ha poi aggiunto che essa non era qualificabile come affidamento di incarico formalmente ed individualmente dato al col. Carratù: per l'effetto, ha ritenuto carente il momento intellettivo dell'elemento soggettivo del reato, ovvero la consapevolezza di essere affidatario di un incarico. Anche se, è lecito commentare, sembra tecnicamente più esatto parlare di difetto dell'elemento oggettivo della fattispecie criminosa, anziché di carenza dell'elemento soggettivo, e ciò proprio in virtù del peculiare concetto giuridico di « incarico » nel c.p.m.p..

Né sostanzialmente divergenti sono le opinioni manifestate dai G.I.P. di Padova e Bari sulla natura, precettiva o meno, della nota SMA n. 175 del 21/4/97, posto che il primo – che alla questione ha solo brevemente accennato – ha comunque dato atto che la comunicazione per conoscenza, pur non integrando un incarico ex articolo 117 c.p.m.p., nondimeno importava per tutti i destinatari l'obbligo di applicare la disposizione sui voli a bassa quota (v. infra).

Dunque, per entrambe le autorità giudiziarie resta il dato, indubbiamente pregiudiziale e risolutivo, dell'impossibilità di configurare una violazione dell'articolo 117 c.p.m.p., posto che né al comandante della base di Aviano, col. Durigon, né al col. Carratù del COA/COM di Martina Franca, era stato affidato un « incarico », tale non potendosi considerare la mera trasmissione della predetta nota 21 aprile 1997.

L'assunto può icasticamente esprimersi ricordando che un incarico – in senso formale e nella valenza tecnico-giuridica di cui all'articolo 117 cit. – dev'essere specificamente conferito *ad personam*, individuato nel tempo, nel contesto, negli scopi, nelle procedure, nelle modalità e nelle attività richieste, mentre cosa ben diversa è l'adempimento d'un obbligo connesso alla posizione funzionale del singolo militare (anche a voler attribuire valenza precettiva immediata ed *erga omnes* alla nota del 21/4/97).

Pertanto, ricordato il principio di stretta legalità delle norme incriminatrici, che le rende insuscettibili di estensione analogica, non

può che convenirsi sul fatto che l'applicazione dell'articolo 117 cit. non era ravvisabile nel caso di specie, né riguardo al col. Durigon, né nei confronti del col. Carratù, così come non lo erano altre fattispecie di reato previste dal c.p.m.p.: disobbedienza, violata consegna od altro.

Né si pensi che una differente formulazione della norma penale o delle altre disposizioni del c.p.m.p. avrebbe consentito di prevenire (mediante la disincentivazione insita della comminatoria penale) o di sanzionare più adeguatamente le condotte emerse nel caso in esame: in realtà a tal fine l'attuale apparato sanzionatorio penale, per quanto ovviamente perfettibile, era ed è sicuramente idoneo (a prescindere dalla generale obsolescenza del c.p.m.p., che riguarda aspetti diversi), mentre – per converso – un'estensione del precetto penale intesa a ricoprendere qualsivoglia violazione dei doveri funzionali del militare sarebbe di assai dubbia proponibilità, sia sotto un'angolazione di politica criminale, perché eccessivamente ed indistintamente repressiva, sia sotto un profilo di legittimità costituzionale, perché finirebbe col porsi non come norma penale in bianco, ma come norma di assoluta indeterminatezza, in quanto tale lesiva del principio del *nullum crimen sine lege*.

È opportuno richiamare l'attenzione sul punto: all'origine della tragedia del Cermis non sembra che vi siano carenze della legislazione penale, bensì questioni di ordine diverso. In altri termini, un eventuale più ampio ventaglio di possibili reazioni in sede penale non avrebbe intaccato il vero nocciolo del problema emerso all'esito dei lavori di questa Commissione, che riguarda essenzialmente: il riparto di giurisdizione fra Stato d'origine e Stato di soggiorno, che è aspetto di diritto internazionale; l'effettività dei poteri del comandante militare italiano delle basi di cui usano gli Stati Uniti nel nostro territorio; l'esistenza, infine, di atteggiamenti e/o prassi rinunciatricie da parte di quest'ultimo rispetto ai propri omologhi americani (v. infra).

Non si scorgono altre responsabilità della catena di comando italiana, neppure in relazione alle norme del c.p. che puniscono l'omicidio colposo e l'attentato colposo alla sicurezza dei trasporti, delitti che erano stati contestati dal P.M. di Trento ai militari americani: infatti, sebbene il volo EASY 01 fosse in contrasto con la suddetta nota del 21/4/97, ciò non sarebbe bastato a cagionare l'evento dannoso senza l'anomala condotta di volo – autonomamente determinante – dell'equipaggio e, per converso, ove pure il volo fosse stato programmato a quote superiori ai 2000 piedi in ossequio al messaggio SMA 175 del 21/4/97, ciò non avrebbe impedito il contegno sciagurato tenuto dall'equipaggio medesimo, anche tenuto conto di quella che è apparsa una negligente tolleranza da parte dei propri comandanti (v. sopra).

In altre parole, né il comportamento del comandante di Aviano né quello del responsabile del COA/COM di Martina Franca hanno spiegato efficacia causale o concausale nel verificarsi nella tragedia. Ciò spiega perché il P.M. di Trento non abbia coltivato anche a carico del col. Durigon le iniziali ipotesi di concorso in omicidio colposo plurimo ed attentato colposo alla sicurezza dei trasporti, aggiornando

nei suoi confronti l'iscrizione di reato sotto la meno grave ipotesi di cui all'articolo 117 c.p.m.p., e demandandone, poi, la cognizione per competenza all'autorità giudiziaria militare di Padova.

Piuttosto, le omissioni da addebitare al col. Durigon sembrano essere di altra natura.

Come si è anticipato, proprio l'assenza di concreti poteri operativi di inibizione dei voli in capo al comandante di Aviano rende impossibile individuare una condotta che, esigibile nei suoi confronti, fosse anche idonea ad evitare l'evento dannoso. Si tratta, com'è intuitivo, d'un passaggio logico indispensabile affinché si possa ipotizzare una qualsivoglia responsabilità penale per omissione. Del resto, anche i lavori della Commissione Grosso sulla riforma del codice penale, recependo il miglior orientamento di giurisprudenza e dottrina, ne sottolineano l'importanza.

Ciò tuttavia non giustifica l'inerzia nell'occasione dimostrata dal comandante della base di Aviano.

Si muova, in proposito, dal rilievo che lo scopo della nota SMA 175 del 21 aprile 1997 era dichiaratamente quello di ridurre al minimo l'impatto socio-ambientale dei voli a bassa quota. Alcuni enti ne erano destinatari diretti, altri – fra cui il comandante della base di Aviano ed il responsabile del COA/COM di Martina Franca – leggevano per conoscenza (v. rispettivamente sigle « to » e « info »). Ma anche il mero indirizzo per conoscenza ha di per sé un contenuto minimo che non può essere ridotto a quello della pura e semplice notizia fine a se stessa, essendo ogni informativa, per sua stessa natura, funzionale quanto meno a far sì che il destinatario ne tenga conto nel corso di espletamento delle ordinarie incombenze di lavoro. Una più riduttiva esegezi banalizzerebbe oltre ogni dire tale particolare modalità di indirizzo, rendendo di fatto irrilevante la scelta dei destinatari dell'informazione medesima.

Ciò ridimensiona l'importanza della questione relativa alla natura precettiva o meno della nota citata, che costituisce quasi un falso problema non appena si rilevi, concordemente a quanto si legge nell'ordinanza di archiviazione emessa dal G.I.P. presso il Tribunale militare di Padova, che anche il destinatario per conoscenza ha l'obbligo di osservare le disposizioni comunicategli. In altre parole, tanto un destinatario diretto quanto uno che legge per conoscenza avevano lo stesso obbligo – vale a dire quello di tenere conto dei limiti ai voli a bassa quota –, con l'unica differenza che mentre il primo doveva provvedere in modo immediato ed incondizionato a porre in essere tutte le iniziative idonee a garantire il rispetto della nota inviatagli e, se del caso, a riferirne poi ai superiori, per il secondo l'obbligo sarebbe divenuto attuale solo nel momento in cui se ne fosse presentata l'occasione, ovvero soltanto quando (v. il caso del col. Durigon) avesse esaminato un PVG discordante con siffatta disciplina, come poi avvenuto nella vicenda in esame.

Su tale presupposto è, quindi, innegabile che la nota fosse idonea ad attivare, in capo al comandante di Aviano, se non altro un obbligo di segnalazione verso lo SMA e di presa di contatto con gli ufficiali americani, per richiamarne l'attenzione sul rilievo che il volo EASY 01 era in contrasto con le disposizioni vigenti sui voli a bassa quota.

Di ciò dà espressamente atto anche la motivazione dell'ordinanza di archiviazione emessa dal G.I.P. presso il Tribunale militare di Padova, motivazione su cui deve convenirsi.

L'azione combinata di prassi rinunciatarie, che, purtroppo, non di rado finiscono di fatto con l'avere efficacia più cogente delle disposizioni espresse, e di assenza di concreti poteri operativi, ha indotto il comandante italiano di Aviano – che era pur sempre il primo interlocutore istituzionale dei suoi omologhi americani ivi operanti – a non dare corso nemmeno all'obbligo (pur previsto dagli accordi tecnici regolanti i rapporti fra le autorità militari) di segnalare al comando americano che il volo era in contrasto con la nota del 21/4/97. Eppure ciò sarebbe servito a rimarcare l'importanza, per le autorità militari italiane, del ridurre al minimo l'impatto socio-ambientale dei voli in questione e, nel contempo, avrebbe avuto lo scopo di responsabilizzare adeguatamente la già troppo disattenta controparte americana. Ove, poi, la divergenza fosse rimasta inalterata, il col. Durigon avrebbe dovuto investirne le superiori autorità, così come espressamente previsto dal più volte menzionato *Memo-randum* d'intesa del 30/11/93.

Non sembra questione di mere forme, considerato che nella vicenda in esame, più che la disciplina tecnica e giuridica, rileva la capacità di rendersi credibili nel pretenderne il rispetto.

Si presenta, invece, diversa la posizione del col. Carratù, poiché egli – a differenza del col. Durigon – non era uno degli interlocutori istituzionali del comando americano ad Aviano, ma aveva un ben differente e precipuo compito meramente tecnico, quello di «deconflittare» i voli (peraltro per tutto lo spazio aereo italiano, il che comportava un non trascurabile carico di lavoro). A ciò si aggiunga che il piano di volo gli era stato già veicolato per il tramite dell'Ufficio operazioni e del Comando italiano dell'aeroporto di Aviano, in modo tale da indurre una situazione di ragionevole affidamento sulla sua regolarità. Tutto ciò sembra integrare valida scusante del fatto che egli non ne abbia rilevato la difformità rispetto alla nota del 21/4/97 e, di conseguenza, non abbia allertato i propri superiori.