

occasione di eventi connessi con la conduzione di velivoli, considerata come attività pericolosa. Si tratterebbe, in sostanza, di prevedere una forma di responsabilità civile oggettiva derivante dal tipo di attività svolta.

Tale soluzione consentirebbe di attribuire direttamente al proprietario del velivolo, ad esempio, in caso di velivolo militare, allo Stato di appartenenza del medesimo, la responsabilità per il danno cagionato ed il conseguente obbligo del risarcimento patrimoniale anche in ipotesi di caso fortuito e forza maggiore, senza bisogno di decisioni politiche ad hoc, con una conseguente migliore tutela dei soggetti danneggiati.

La Commissione consegna queste riflessioni e queste proposte al Parlamento, nella consapevolezza di aver svolto il proprio lavoro con grande impegno e grande rigore, grazie all'apporto intenso e generoso di tutti i suoi componenti, i quali, sia pure nella diversità di ispirazione critica dei contributi di ciascuno, hanno concordemente lavorato avendo come punto di riferimento un sentimento di profondo rispetto e di cordoglio per le vittime e, insieme, un desiderio di contribuire a che tragedie come quella del Cermis non abbiano a ripetersi. È con l'auspicio che il lavoro della Commissione abbia potuto fornire un contributo verso tale obiettivo che si chiude la presente relazione.

APPENDICE

1. Contesto normativo.

Contesto normativo per la regolamentazione delle operazioni, riguardanti le presenze militari straniere della NATO sul territorio italiano e in particolare degli Stati Uniti e per la concessione di Basi ed Infrastrutture alle Forze statunitensi in Italia.

Trattato del Nord Atlantico, firmato a Washington nel 1949 e ratificato con la legge del 1 agosto 1949 n. 465. Prevede la creazione di una organizzazione militare di difesa fra tutti i Paesi aderenti

Convenzione sullo Statuto delle forze (SOFA), firmata a Londra nel 1951 e ratificata dall'Italia nel 1955 (trattato NATO SOFA). Stabilisce le norme generali relative alla presenza di personale di uno o più paesi Nato sul territorio di un altro paese dell'Alleanza.

Accordo tecnico aereo Italia Usa del 30 giugno 1954. Definisce i limiti delle attività operative, addestrative, logistiche e di supporto che i velivoli americani possono effettuare sul territorio italiano.

Accordo bilaterale italo-americano (BIA) sulle infrastrutture, stipulato il 20 ottobre 1954. Regola le modalità per l'utilizzo delle basi concesse in uso alle Forze USA sul territorio nazionale ed è generalmente conosciuto come « Accordo Ombrello ». In conformità al BIA sono stati approvati, nel corso degli anni, vari *Memorandum* d'intesa, tecnici e locali per regolamentare diversi aspetti connessi all'uso delle singole basi. Con riferimento in particolare alla base di Aviano, sono stati stipulati un *Memorandum* d'uso nel 1956, ed uno successivo il 30 novembre 1993, unitamente al relativo accordo tecnico dell'11 aprile 1994.

Allo scopo di procedere alla revisione degli Accordi Tecnici è stato approvato il *Memorandum* di intesa (MOU) noto come « *Shell agreement* » del 2 febbraio 1995, in attuazione del BIA del '54, relativo alle installazioni ed infrastrutture concesse in uso alle Forze statunitensi in Italia. Esso prevede la stesura e la revisione del *Technical Agreement* (Accordo tecnico – TA) per ciascuna base utilizzata.

Memorandum d'intesa del 15 dicembre 1995. Si tratta di un accordo stipulato tra il Ministero della Difesa italiano ed il Comando Supremo delle Forze Alleate in Europa (SHAPE), riguardante la fornitura di supporto logistico alle Forze esterne in transito o temporaneamente stanziate sul territorio italiano in applicazione del piano « *Joint Endeavour* » di SACEUR. Derivanti da questo MOU, reiterato ed applicato nel tempo a copertura delle operazioni in Bosnia e in Kosovo, sono stati elaborati tre sottoaccordi, da stipulare e firmare da parte delle tre Forze armate, che sono stati sottoscritti per l'Esercito e la Marina. Non è stato firmato, invece, il sottoaccordo predisposto per l'Aeronautica, in quanto più complesso, dal momento

che interessa le Forze Aeree dei Paesi coinvolti nelle operazioni: circa quindici. La mancata firma del sottoaccordo è stata finora motivata dalla sistematica difficoltà delle controparti straniere ad accettare « le proposte italiane che prevedono oneri non sempre e non del tutto condivisi », come risulta dalla dichiarazione del gen. Mario Arpino, Capo di Stato Maggiore della Difesa.

Disciplina dell'attività di volo, con particolare riguardo a quella addestrativa a bassa e bassissima quota (rispettivamente BQ e BBQ) e degli aspetti inerenti alla sicurezza volo ed all'impatto socio-ambientale – principali direttive, procedure e manuali.

SMA -7, direttiva dello Stato Maggiore dell'Aeronautica « Procedure per la programmazione ed esecuzione delle missioni del traffico aereo operativo », edita nel 1982.

SMA- 73, direttiva di « Addestramento e navigazione a bassa quota », edita dallo SMA nel 1992.

Manuale BOAT « Traffico operativo a bassissima quota », edito nel 1992 dallo Stato Maggiore dell'Aeronautica e aggiornato nel 1997.

Manuale BOAT 2° parte, « Raccolta informazioni per il volo », in aggiornamento semestrale.

SOP Add-1. « Procedura Operativa Standard », edito gennaio 1998. Norme per la pianificazione, la programmazione e l'esecuzione dell'attività di volo dei reparti dell'A.M. e dei velivoli alleati rischierati in Italia.

SOP Add-8 « Procedura Operativa Standard », direttiva sui voli di navigazione, contenente il percorso AV047 BD.

Msg. SMA/322/00175/G39/ SFOR del 21 aprile 1997, nel quale è stato riportato che per le unità rischierate in Italia per l'Operazione *Deliberate Guard* « non viene autorizzata attività di addestramento a bassa quota sul territorio italiano e sulle acque nazionali se non diversamente approvato per esercitazioni ad hoc » (ad esempio *Cat Flags*, esercitazioni organizzate dalla V ATAF sul territorio italiano che si svolgono con l'impiego coordinato di molti aerei).

Msg TR1-151/4464771-4 del 12 dicembre 1990, con cui il Comando della 1° Regione Aerea- Milano disponeva il divieto, a tutti i velivoli, di navigazione a bassa quota sotto i 1000 piedi (AGL) sulle zone montane innevate.

Messaggio del I° ROC Monte Venda, datato 16 agosto 1997, riguardante l'assegnazione di missione (ASMIX), con il quale si richiama l'attenzione (con la dicitura RMKS, *Remarks* o Nota Bene) circa il divieto di volo a quote inferiori ai 2000 piedi sulle zone alpine del Trentino Alto Adige.

Documento FCIF 97-16 del 31° FW del 29 agosto 1997, che riporta la restrizione del I° ROC sopra specificata.

Pilot Aid Book, manuale del 31° FW.

Marine Corps Order 3500, che stabilisce il limite di 1000 piedi sopra il livello del suolo quale quota minima per l'addestramento navigazionale di aerei non muniti di *HUD (Head Up Display)*, come l'EA-6B.

2. Cronologia degli eventi.

3 febbraio 1998: apertura delle indagini da parte dei PPMM presso il Tribunale di Trento, Francantonio Granero e Bruno Giardina.

4 febbraio 1998: costituzione ad Aviano della Commissione d'inchiesta statunitense, denominata di comando, presieduta dal magg. gen. Michael DeLong. Il pilota ed i tre membri dell'equipaggio dell'aereo comunicano la loro volontà di sottoporsi esclusivamente alla giustizia statunitense, in base alla Convenzione di Londra NATO SOFA. L'Ufficiale legale del VMAQ-3 invia un messaggio al Comando Generale dei *Marines*, sostenendo una « cattiva condotta » del Comandante del VMAQ-3 ed il ten. col. Watters riunisce i suoi ufficiali, li informa della tragedia avvenuta il giorno precedente e consiglia di far sparire ogni video registrato di quei voli.

4 febbraio 1998: costituzione della Commissione tecnica d'indagine dell'Aeronautica Militare italiana presieduta dal col. Fermo Missarino.

4 febbraio 1998: primo confronto col Presidente del Consiglio, Romano Prodi e le amministrazioni locali.

4 febbraio 1998: il Consiglio provinciale di Trento approva la mozione n.139 in cui si chiede al Governo italiano di vietare a tutte le forze militari presenti sul territorio il sorvolo a BQ e dei centri abitati.

Febbraio 1998, giorni successivi all'incidente (manca la data): il brig. gen. Bowdon viene incaricato dal magg. gen. Ryan di condurre un'inchiesta interna sulla condotta dei reparti VMAQ.

5 febbraio 1998: prima comunicazione, presentata alle Commissioni Difesa riunite di Camera e Senato dal Ministro della Difesa Beniamino Andreatta.

5 febbraio 1998: il Presidente della Provincia di Trento, Carlo Andreotti, chiede alla Conferenza delle Regioni a Roma di non sottrarre l'inchiesta alla giustizia italiana.

5 febbraio 1998 il magg. gen. Ryan riunisce a Cherry Point tutti gli ufficiali dei reparti VMAQ, accusando l'intera comunità dei *Prowler* di violare le regole.

6 febbraio 1998 il magg. gen. Ryan sollevava il ten. col. Watters dall'incarico di Comandante del VMAQ-3 per aver effettuato il 3

aprile 1997 un volo acrobatico a bassa quota in violazione delle regole, sulla stessa rotta su cui si è poi verificata la tragedia, registrando le immagini su nastro video privato.

9 febbraio 1998: il Presidente della Provincia di Trento, Andreotti, sollecita il Presidente del Consiglio Prodi e il Ministro Andreatta a rendere noti tutti i provvedimenti che disciplinano i voli militari e le iniziative intraprese e da intraprendere.

11 febbraio 1998: il Ministro Andreatta annuncia di aver dato disposizioni in via cautelativa di raddoppiare la quota minima per il volo a bassa quota.

18 febbraio 1998: l'Italia chiede agli Stati Uniti di rinunciare alla priorità di giurisdizione.

19 febbraio 1998: il Ministro di Grazia e Giustizia, Giovanni Maria Flick, affronta le questioni sollevate in materia di giurisdizione.

20 febbraio 1998: la Procura Militare di Padova (dottor Maurizio Block, procuratore, e dottor Sergio Dini sostituto procuratore) apre un procedimento penale nei confronti d'ignoti militari per verificare eventuali omissioni di controllo.

Febbraio 1998: sulla base del decreto-legge 27 agosto 1993, n.325, il Governo italiano stanZIA 100 milioni per gli eredi delle vittime della tragedia del Cermis. Gli Stati Uniti si fanno carico delle spese funebri (cinque milioni a vittima). I parenti delle vittime e l'unico sopravvissuto si rivolgono singolarmente e/o per nazionalità ai loro legali: non verrà mai costituito un unico collegio di difesa. In particolare, i parenti delle vittime non italiane si appelleranno direttamente agli Stati Uniti.

Fine febbraio 1998: la Commissione d'inchiesta dell'Aeronautica Militare italiana consegna le proprie conclusioni al procuratore della Repubblica di Trento, Francantonio Granero, ed al capo dell'Ispettorato Sicurezza Volo dell'AM, gen. Vincenzo Camporini.

10 marzo 1998: viene presentata la relazione della Commissione d'inchiesta americana.

13 marzo 1998: il Ministro degli Esteri Andreatta comunica alla Provincia di Trento di aver fatto sopprimere i voli in Val di Fiemme.

16 marzo 1998: gli Stati Uniti comunicano all'Italia di voler esercitare la priorità di giurisdizione e quindi di respingere la richiesta del Governo italiano.

25 marzo 1998: segnalazione di voli BQ su Margone di Vezzano e Forgaria, rivelatasi infondata, trattandosi di voli avvenuti a quote regolari, come da verifica dello Stato Maggiore dell'Aeronautica.

27 marzo 1998: il Presidente della Provincia di Bolzano, Luis Durnwalder, invita il Ministro della Difesa Beniamino Andreatta ad estendere all'Alto Adige il divieto di sorvolo per gli aerei militari.

27 marzo 1998: la Provincia decide di coinvolgere anche il Ministro degli Esteri, Lamberto Dini.

Aprile 1998: da parte statunitense viene condotta un'altra inchiesta interna per verificare quali superiori fossero ritenuti responsabili per la tragedia del Cermis. A seguito di essa quattro ufficiali vengono proposti per sanzioni disciplinari.

14 aprile 1998: il Centro per la sicurezza navale decide che riguardo al caso del Cermis non sarebbe stata effettuata un'inchiesta ABM.

16 aprile 1998: il col. Durigon è iscritto dalla Procura di Trento nel registro delle notizie di reato per duplice omissione: inadempimento degli obblighi stabiliti dalle leggi nazionali e pattizie e dalle tabelle ordinarie organiche del 1° agosto '94.

20 aprile 1998: si apre il procedimento giudiziario negli Stati Uniti nei confronti dei quattro ufficiali dei *Marines* nella base USA di *Camp Lejeune (North Carolina)*. Vengono distinte le posizioni del cap. Seagraves e del cap. Raney.

22 aprile 1998: il Presidente della Provincia Andreotti e l'Assessore provinciale al Turismo, Francesco Moser, sono ricevuti dall'Ambasciatore americano Thomas Foglietta.

5 maggio 1998: deposizioni dei cap. William Raney e Chandler Seagraves.

26 maggio 1998: la Procura di Trento chiede il rinvio a giudizio di sette persone: i quattro membri dell'equipaggio, il comandante del gruppo VMAQ-2, ten. col. Richard Muegge, il comandante operativo del 31° FW, col. Mark Rogers, il comandante del 31° FW ad Aviano, gen. Timothy Peppe.

4 giugno 1998: il Primo Ministro Prodi e il Ministro della Difesa Andreatta incontrano l'Ambasciatore statunitense Foglietta.

8 giugno 1998: un comunicato stampa del Ministero della Difesa ricorda che gli Stati Uniti adempiranno in maniera veloce la loro responsabilità di rifondere il 75% dei risarcimenti.

10 giugno 1998: confronto fra i vertici della Giunta provinciale, dell'amministrazione di Cavalese e della società Funivie Alpe Cermis SpA.

15 giugno 1998: data inizio deposizioni alla Corte marziale statunitense di Camp Lejeune.

Giugno 1998: il Presidente Andreotti e l'Assessore Vecli si recano a Washington per tre confronti: al Pentagono, al Dipartimento di Stato ed all'Ambasciata italiana.

Luglio 1998: segnalazione di voli su Torbole e sull'Alto Garda.

3 luglio 1998: il ten. col. Rodgers, giudice militare statunitense, conclude il suo mandato, proponendo di rinviare alla Corte marziale il cap. Ashby e il cap. Schweitzer e prosciogliendo gli altri due membri dell'equipaggio da ogni accusa.

9 luglio 1998: il Senato americano annuncia l'intenzione di stanziare 20 miliardi di dollari (circa 40 miliardi di lire) per le famiglie delle vittime del Cermis.

10 luglio 1998 il Capo dei marines per l'Atlantico, gen. Peter Pace, a conclusione dell'inchiesta preliminare, conferma le decisioni del ten. col. Rodgers per quel che riguarda i cap. Seagraves e Raney e rinvia definitivamente alla Corte marziale sia il cap. Ashby che il cap. Schweitzer.

13 luglio 1998: costituzione della Provincia di Trento come parte civile nell'indagine avviata dalla Procura della Repubblica di Trento.

13 luglio 1998: il GIP del Tribunale di Trento Carlo Ancona decide il « non doversi procedere per difetto di giurisdizione ».

21 luglio 1998: viene presentata la proposta di legge n.5146 dai Deputati Mantovani, Nardini, Pisapia, Valpiana per l' « Istituzione di una Commissione parlamentare d'inchiesta sulla strage del Cermis ».

3 agosto 1998: a Camp Lejeune, di fronte al giudice militare Robert Nauley, si tiene la seduta istruttoria per la strage di Cavalese. I capp. Ashby e Schweitzer rifiutano di dichiararsi colpevoli o innocenti e il giudice, che ha eliminato l'imputazione per « negligenza in servizio », fissa il processo per il cap. Ashby dal 7 al 18 dicembre 1998, e per il cap. Schweitzer dal 4 al 15 gennaio 1999.

6/8 agosto 1998: in seguito all'udienza, presieduta dal ten. gen. Pace, comandante dei *Marines*, settore Atlantico, l'ufficiale addetto alla sicurezza – il magg. Max Caramanian – ed il comandante dello squadrone – il ten. col. 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.

9 agosto 1998: il gen. Pace esonera dall'incarico il ten. col Muegge, ufficiale capo dello squadrone, invia una lettera di rimprovero al direttore della sicurezza dello squadrone, magg. Max Caramanian e assolve il suo « numero due », il col. John Koran III.

30 agosto 1998: i cap. Ashby e Schweitzer sono incriminati dai magistrati della base di Camp Lejeune per aver depistato le indagini.

1° settembre 1998: un comunicato stampa del vertice dei *Marines* definisce i due piloti « una vergogna per le Forze Armate » e bolla il loro operato come « indegno di qualsiasi ufficiale e gentiluomo ».

1° ottobre 1998: segnalazione del presidente della Provincia di Trento e della prefettura di Trento di un aereo sopra Fondo, di quattro su Molina di Ledro e di due su Cavalese.

6 ottobre 1998: in seguito alla trasmissione di copia degli atti pervenuta dalla Procura della Repubblica presso il Tribunale di Trento, la Procura militare di Bari, sotto la cui competenza rientrava l'ATCC del COA/COM ex 3° ROC di Martina Franca, all'epoca della tragedia diretta dal ten. col. Celestino Carratù, procuratore militare il dottor Giuseppe Iacobellis, apre un'indagine a carico d'ignoti per l'ipotesi di violazione dell'articolo 117 del codice penale militare di pace.

7 ottobre 1998: la Procura della Repubblica di Trento trasmette alla Procura militare di Padova la richiesta di rinvio a giudizio del col. Orfeo Durigon, comandante italiano dell'aeroporto di Aviano, per omessa esecuzione d'incarico (articolo 117 codice penale militare di pace).

Ottobre 1998: ultima denuncia di volo a BQ su Cavalese, cui segue l'attività di sindacato ispettivo dei parlamentari trentini Onn. Detomas, Olivieri e Schmidt.

Fine di ottobre 1998: il nuovo Console generale americano, la signora Ruth Van Heuven, comunica di persona al Presidente Andreotti che il Presidente Clinton ha dato il via libera ai venti milioni di dollari di stanziamento straordinario.

10 novembre 1998: si apre un nuovo processo nei confronti del cap. R. Ashby e del cap. J. Schweitzer per ostruzione alla giustizia con l'accusa di aver manomesso la videocassetta di registrazione del volo.

4 febbraio 1999: inizia il procedimento per la tragedia del Cermis presso la Corte marziale nei confronti del cap. R. Ashby.

4 marzo 1999: il cap. R. Ashby viene assolto con un giudizio di non colpevolezza in merito alla tragedia del Cermis per tutti i capi di imputazione e viene chiesta l'archiviazione delle accuse per il cap. J. Schweitzer.

5 marzo 1999: viene presentata la proposta di legge n.5785 dai Deputati Paissan, Boato, Crema, Leccese, Galletti, Detomas per l'«Istituzione di una Commissione parlamentare d'inchiesta sulla tragedia del Cermis».

9 marzo 1999: viene istituita, in seguito all'accordo tra il Presidente del Consiglio Massimo D'Alema ed il Presidente americano Bill Clinton, la Commissione bilaterale denominata «Tricarico-Prueher», per la revisione critica delle norme regolanti l'esercizio del volo sul territorio italiano, al fine di stabilire criteri di sicurezza e provvedimenti volti a miglior tutela del rispetto dei canoni irrinunciabili della sicurezza del volo.

10 marzo 1999: discorso del presidente del Consiglio, Massimo D'Alema.

11 marzo 1999: viene presentata la proposta di legge n.5803 dai Deputati Mussi, Ruffino, Spini, Schmid, Olivieri, Basso, Camoirano, Caruano, Chiavacci, Gatto, Migliavacca, Malagnino, Ruzzante, Settimi, Gaetano Veneto, Carboni, Di Bisceglie per l' « Istituzione di una Commissione parlamentare di inchiesta sulla sicurezza dei voli di addestramento militare e sulle responsabilità della tragedia avvenuta a Cavalese il 3 febbraio 1998 ».

11 marzo 1999: presentato al Senato il disegno di legge n. 3882, d'iniziativa dei Senatori Russo Spena, Cò e Crippa per l'istituzione di una Commissione d'Inchiesta.

15 marzo 1999: la Corte marziale statunitense chiede l'archiviazione delle accuse per il cap. Schweitzer.

15 marzo 1999: iniziano ufficialmente i lavori della Commissione Tricarico- Prueher.

22 marzo 1999: il gen. Leonardo Tricarico, consigliere militare del Presidente del Consiglio, annuncia l'apertura di trattative per trasferire parte dei voli a bassa quota dell'Aeronautica Militare italiana in Egitto ed in Canada.

22 marzo 1999: viene presentata la proposta d'inchiesta parlamentare Doc. XXII n. 50, dei Deputati Paissan, Boato, Leccese, Galletti, Crema.

23 marzo 1999: il Senato americano approva lo stanziamento di 40 milioni di dollari (circa 70 miliardi di lire) a favore delle famiglie delle vittime del Cermis. Il finanziamento verrà bocciato a fine mese dal Congresso.

23 marzo 1999: viene presentata la proposta di legge n.5844 dai Deputati Romano Carratelli, Molinari, Angelici, Detomas per l' « Istituzione di una Commissione d'inchiesta sulla strage del Cermis ».

23 marzo 1999: viene presentata la proposta d'inchiesta parlamentare Doc. XXII n. 51, dei Deputati Olivieri, Carboni e Schmid.

29 marzo 1999: Il cap. Schweitzer riconosce la propria colpevolezza per aver ostacolato la giustizia ed occultato prove e patteggiava la pena.

2 aprile 1999: la Corte marziale statunitense dispone la radiazione del cap. Schweitzer dal corpo dei *Marines*.

7 aprile 1999: segnalazione di un caccia in volo sull'abitato di Mattarello, frazione di Trento.

7 aprile 1999: viene presentata la proposta d'inchiesta parlamentare Doc. XXII n. 52, dei Deputati Romano Carratelli, Albanese, Molinari, Angelici.

7 aprile 1999: viene presentata la proposta d'inchiesta parlamentare Doc. XXII n. 53, dei Deputati Fontan e Gnaga.

13 aprile 1999: viene pubblicato il rapporto finale della Commissione Tricarico- Prueher.

28 aprile 1999: il cap. Schweitzer ottiene l'immunità da ulteriori accuse in modo da poter testimoniare contro il cap. Ashby.

10 maggio 1999: Il cap. Ashby, sottoposto a procedimento per occultamento di prove, viene riconosciuto colpevole, radiato dal corpo dei *Marines* e condannato a sei mesi di carcere.

13 luglio 1999: la Procura militare di Bari chiede l'archiviazione del procedimento nei confronti del ten. col. Carratù.

26 luglio 1999: la Procura militare di Padova chiede l'archiviazione del procedimento nei confronti del col. Orfeo Durigon.

27 settembre del 1999: segnalazione di due F-16 o Tornado a BQ su Ceole.

13 ottobre 1999: presentazione del disegno di legge per la corresponsione di «Indennizzi a favore dei parenti delle vittime e superstiti del disastro del Cermis» dell' On. Olivieri e altri.

13 ottobre 1999: il cap. Ashby esce dal carcere con un mese d'anticipo per buona condotta.

18 ottobre 1999 presentazione del disegno di legge per la corresponsione di «Indennizzi relativi a incidenti sul territorio italiano in cui sono coinvolte Forze armate operanti in ambito NATO» dell' On. Spini e altri.

19 ottobre 1999: la Camera dei Deputati istituisce una Commissione d'inchiesta per far luce sulle cause e le responsabilità dell'incidente e accertare l'adeguatezza della normativa dei voli addestrativi, nazionali e alleati, verificandone le procedure e i sistemi di controllo. Presenti 331 Deputati, votanti 226, astenuti 105. Voti favorevoli 215, contrari 11.

21 dicembre 1999: approvazione della legge n. 497 recante «Disposizioni per la corresponsione di indennizzi relativi all'incidente della funivia del Cermis del 3 febbraio 1998 a Cavalese».

25 gennaio 2000: il Consiglio dei Ministri nomina il Consigliere di Stato Domenico Cacopardo Commissario straordinario del Governo col compito di accertare, liquidare e pagare gli indennizzi relativi all'incidente del Cermis.

1° febbraio 2000: viene emanata l'ordinanza di archiviazione del procedimento nei confronti del col. Durigon e gli atti vengono ritrasmessi alla Procura di Trento.

8 febbraio 2000: il Presidente del Consiglio, Massimo D'Alema, firma il decreto governativo con cui sono stati riconosciuti 3 miliardi e 800 milioni a favore degli eredi di ciascuna delle famiglie delle vittime e 1 miliardo e 500 milioni al sopravvissuto alla tragedia, il manovratore Marino Costa. In base agli accordi di Londra, gli Stati Uniti rimborsano all'Italia il 75% della cifra complessiva.

25 marzo 2000: il GIP del Tribunale militare di Bari emana l'ordinanza di archiviazione del procedimento contro il ten. col. Carratù.

26 aprile 2000: col ritiro del ricorso alla Corte d'appello di Richmond (Virginia – Usa) presentato dall'avvocato dei parenti di alcune vittime non italiane si conclude la questione dei risarcimenti, già versati o in via di risoluzione.

3. GLOSSARIO

2d MAW Second Marines Air Wing, secondo reparto aereo (stormo) dei marines, sovraordinato al VMAQ

V ATAF Fifth Allied Tactical Air Force, quinta forza aerea tattica alleata (sede a Vicenza)

31° FW 31° *Fighter Wing*, 31° *Stormo* Caccia

ACPA Allied Communications Procedures, Procedure per le comunicazioni alleate

AEROROC Comando Operativo di Regione Aerea

AGL Above Ground Level, sul livello del terreno

AIRSOUTH Comando Forze Aeree Alleate del Sud Europa (sede Bagnoli)

AFSOUTH Comando Forze Alleate del Sud Europa (sede Bagnoli)

AM o AMI Aeronautica Militare Italiana

AMB Aircraft Mishap Board, Commissione per incidente aereo

AMI- CNA Carta di navigazione aerea edita dall'Aeronautica militare

ASMIX Assigned Mission, missione assegnata

AOM All Officers Meeting, riunione degli ufficiali

AOR Area of Responsibility, Area di competenza

ATAF Allied Tactical Air Force, Forza Aerea Tattica Alleata

ATCC Air Traffic Control Center, Centro di controllo del traffico aereo

ATO Air Task Order, ordine di missione

ATS Air Traffic Service, servizio del traffico aereo

ATRIMIS Air Training and Readiness Information Management System, Sistema di gestione delle informazioni sull'addestramento aereo e sulla prontezza

AV047 BD Aviano Low Level Route Number 047, rotta di volo standard a bassa quota per Aviano numero 047

AWACS Airborne Early Warning and Control System, sistema radar aeroportato di pronto allertamento controllo e intercettazione aerea

BBQ Bassissima quota

BIA Basic Infrastructure agreement, Accordo base sulle infrastrutture (accordo bilaterale italo-americano)

BOC Base Operation Center, centro operativo di base

BOAT Traffico aereo operativo a bassissima quota

BQ Bassa quota

BuNo Aircraft Buro Number, matricola dell'aeroplano (cui segue il numero di serie)

Capt Captain, capitano

CAOC Combined Air Operation Center, Centro operativo aereo combinato

CAT FLAGS Nome di esercitazione aerea (propedeutica alle operazioni nei Balcani)

CHUM Chart Updating Manual Manuale per l'aggiornamento di carte (geografiche)

CIB Command Investigation Board, Commissione per l'indagine di comando

CIGA Centro Informazioni Cartografiche Aeronautiche

CINCEUR Commander in Chief Europe, comandante in capo delle forze Usa in Europa

CINCSOUTH Commander in Chief Allied Forces Southern Europe, Comandante in capo delle forze alleate Sud Europa

CO Commanding Officer, ufficiale in comando o comandante

COFA-CO Comando forze aeree- centro operativo

COA/COM Centro operativo alternato/ mobile

COCOM Combat Commander, Comandante di combattimento

Cockpit G Meter Misuratore di cabina delle accelerazioni di gravità

COMAIRSOUTH Commander Allied Air Forces Southern Europe, Comandante delle forze aeree alleate del Sud Europa

Comstriking for South Commander Striking Forces South, Comandante forze d'attacco sud

CNA-AM Carta di navigazione aerea- Aeronautica militare

CT Consulenti tecnici

CTR Spazio aereo gestito da torre di controllo di aeroporto

CTA Controllo traffico aereo

DG Deliberate Guard, operazione militare Nato

DGOC Deliberate Guard Operations Center, centro operazioni DG

DL Decreto legge

DMS Distanza minima di separazione

DOD Department of Defense, Dipartimento della Difesa

EA-6B Tipo di velivolo, come quello dell'incidente, denominato Prowler (predatore)

E3D Tipo di velivolo dotato di radar per rilevamento aereo a distanza

EASY 01 Nominativo di missione

ECMO Electronic Counter Measures Officer, ufficiale addetto alle contromisure elettroniche (su ogni EA-6B Prowler sono previste 3 posizioni ECMO)

ELINT Electronic Intelligence, informazioni elettroniche

ENAV Ente Nazionale di Assistenza al Volo (agenzia)

ETD Estimated Time Departure, tempo stimato di decollo

EUCOM Europe Commander in Chief, comandante in capo in Europa

FCF Functional Check Flight, volo di controllo funzionale

FCIF Flight Crew Information File, archivio informazioni per equipaggi di volo

FS Fighter Squadron, gruppo da caccia

ft Foot o feet , piedi o piede, misura di quota o lunghezza (un piede equivale a 30,5 cm)

FW Fighter Wing, stormo da caccia

GAT General Air Traffic, traffico aereo generale

GIP Giudice per le indagini preliminari

HUD Heads Up Display, display per la visualizzazione in trasparenza dei dati di volo sopra il cruscotto dell'aereo

IFF Identification Friend or Foe, identificazione amico o nemico

IFOR Implementation Forces, forze per l'applicazione degli accordi di Dayton

INFO Informazione, indica l'indirizzo di un messaggio inviato per conoscenza

INS Inertial Navigation System, sistema di navigazione inerziale

ITAIRSTAFF Italian Air Staff, Stato Maggiore dell'Aeronautica Militare

KFOR Kosovo Forces, Forze per il Kosovo

Kts Knots, nodi (misura di velocità in miglia nautiche per ora, un nodo uguale 1,852 km/h)

JAG Judge Advocate General, giudice dell'Avvocatura generale

JAGMAN Judge Advocate General of the Navy, giudice dell'Avvocatura generale della Marina

LAT Low Altitude Tactics, manovre tattiche a bassa quota

LAO Local Area Orientation, (volo di) orientamento nell'area locale

LtCol Lieutenant Colonel, tenente colonnello

MAF Maintenance Action Form, modulo per lavoro di manutenzione

MAG Marines Air Group, gruppo aereo dei marines

MAGTF Marine Air- Ground Task Force, forza d'impiego aria – superficie della marina

Maj Major, Maggiore

MARFOR EUR Marines Corps Forces- Europe, forze dei corpi dei marines in Europa

MARFORLANT Marines Forces Atlantic (USA), Forze dei marines per l'Atlantico

Msg Message, messaggio

MSL Mean Sea Level, livello medio sul mare

MOA Memorandum of Agreement, memorandum d'accordo

MOU Memorandum of Understanding, memorandum d'intesa

NAEW Nato Airborne Early Warning (Aircraft), velivolo della NATO dotato di radar per il pronto rilevamento aereo e allertamento in volo

NATO North Atlantic Treaty Organization, Organizzazione del Trattato del Nord Atlantico

NATOPS Naval Air Training and Operating Procedures Standardization, standardizzazione delle procedure per l'addestramento e l'operatività aero-navali

NOTAMs Notices to Airmen, avvisi agli aeronaviganti

NIMA National Imagery and Mapping Agency, Agenzia nazionale per le immagini e le mappe (USA)

OACI-CAI Organizzazione Internazionale Aviazione Civile- Club Alpino Italiano

OATO perational Air Traffic, traffico aereo operativo

ODO Operations Duty Officer, ufficiale addetto al servizio operativo

OPCON Operations Control, controllo delle operazioni

OPORD Operations Order, ordine di operazione

OPNAVINST Operating Navair Instructions, istruzioni per operazioni aeronavali , seguito da un numero (esempio: 3710 7Q)

Ops O Operations Officer, ufficiale addetto alle operazioni

ORM Form Operational Risk Management Form, modulo per la gestione (valutazione) dei rischi operativi

PA Protocolli aggiuntivi

PM o PPMM Pubblico ministero

POD contenitore dell'apparecchiatura elettronica

POS Procedura operativa standard

PT Point (as in a specific point on a low level), punto (come indicato a bassa quota)

PV Piano di volo

PVG Piano di volo giornaliero

RadAlt Radar Altimeter, radar altimetro

RMKS Remarks, chiarimenti (avvertenza o nota bene)

ROE Rules of Engagement, regole d'ingaggio

ROC Region Operational Command (or Center), comando (o centro) operativo di regione

SACEUR Supreme Allied Forces Commander in Europe, Comandante Supremo delle forze alleate in Europa

SAR Search and Rescue, ricerca e soccorso

SCC/AM Servizio coordinamento e controllo (Aeronautica Militare)

SFOR Stabilization Forces, forze di stabilizzazione

SHAPE Supreme Headquarters Allied Powers Europe, Comando Supremo delle Forze Alleate in Europa

SMA Stato Maggiore dell'Aeronautica

SOFA Status of Forces Agreement, Accordo o Convenzione sullo Stato delle forze

SOP Standard Operating Procedures, procedura operativa standard (seguono sigle con numeri come ad esempio Add- 1 significa Addestramento n°1)

SOR Squadron Operations Room, sala operativa di gruppo

SPINS Special Instructions, istruzioni speciali

STANAG Standardization Agreement, accordo di standardizzazione

SV Sicurezza volo

TA Technical Agreement, accordo tecnico

TACON Tactical Control, controllo tattico

TBT Terra- bordo- terra (comunicazioni i collegamenti)

TLC Telecomunicazioni

TO A, indica l'ente al quale il messaggio è inoltrato per azione

TOT Time on Target, tempo su un obiettivo

TPC Tactical Pilotage Chart, carta di pilotaggio tattico

T & R Training and Readiness, addestramento e prontezza

UCMJ Uniform Code of Military Justice, codice unificato della giustizia militare

US United States, Stati Uniti

USAF United States Air Force, Aeronautica militare statunitense

USAFE United States Air Force Europe, Aeronautica militare statunitense in Europa

USAREUR United States Army Europe, esercito statunitense in Europa

USMC United States Marines Corps, Corpi dei marines statunitensi

VMC Visual Meteorological Conditions, Condizioni meteorologiche per il volo a vista

VMAQ-2 Marine Tactical Electronic Warfare Squadron 2, gruppo 2 di guerra tattica elettronica dei marines

VNAV Visual Navigation, navigazione a vista

*Stabilimenti Tipografici
Carlo Colombo S.p.A.*