

equipaggi nazionali e alleati, che hanno da sempre destato allarme per l'opinione pubblica.

Le attività addestrative compiute da velivoli militari, a differenza delle manifestazioni proprie delle pattuglie acrobatiche, infatti, non essendo connotate da motivazioni spettacolari, vengono accettate e tollerate con maggiore diffidenza ed hanno suscitato nel tempo viva preoccupazione fra le popolazioni civili coinvolte e diverse reazioni da parte delle amministrazioni locali interessate.

In materia d'incidenti e situazioni di pericolo, le statistiche annoverano, infatti, innumerevoli casi che hanno riguardato una ampia gamma di elicotteri e velivoli ad ala fissa, militari e non, di prestazioni e caratteristiche mediamente limitate, e che sono state oggetto di diverse segnalazioni.

La maggior parte delle cause di tali eventi sono risultate in seguito attribuibili a vari fattori, tecnici, meteorologici, ambientali, senza tralasciare, tra i fattori umani, quelli, per fortuna più rari, ascrivibili a comportamenti intenzionali, ad aggressività e spericolatezza.

La discussione sull'impatto dei voli a bassa quota sulla popolazione civile non è comunque né recentissima, né esclusivamente italiana. Tra il 1987 e il 1989, a causa delle contingenze politiche, l'aumento dei voli a bassa quota tra Germania Ovest e Germania Est ha provocato un centinaio d'incidenti, tanto che nel 1990 la Repubblica tedesca, riunificata, ha deciso di portare da 150 a 300 metri il limite di sorvolo degli aerei della NATO. Nello stesso anno anche il Belgio, per contenere l'eccessivo rumore, ha provveduto a vietare i voli a BQ ai velivoli NATO, lasciando invariata la quota di 80 metri per gli aerei militari nazionali. Anche a livello europeo, dunque, si sono posti e si pongono problemi di sicurezza e ambientali.

Il Trentino Alto Adige è stato purtroppo luogo di altri eventi dannosi oltre alla tragedia del Cermis. Per quel che riguarda la sicurezza dei civili, ricordiamo in particolare due incidenti simili.

Il primo risale al 30 agosto 1961 quando un aereo militare francese, tranciando il cavo trainante della cabinovia del Monte Bianco- Aguille du Midi- Punta Hellbronner, ha fatto precipitare 3 cabine causando 6 morti. Gli occupanti delle altre cabine hanno atteso in bilico nel vuoto per un'intera notte i soccorsi. Nel secondo incidente, più volte citato nei lavori della Commissione, non ci sono state vittime. Il 27 luglio 1987 un aereo militare italiano ha tranciato i cavi della funivia del Falzarego, mentre le cabine erano ferme alle rispettive stazioni. I due militari si sono salvati paracadutandosi nel greto del torrente Cellina. Le proteste, così come l'attenzione dell'opinione pubblica, sono state limitate. Bisognerà infatti arrivare alla tragedia di Ramstein (26/8/88) e a quella di Casalecchio del Reno (6/12/90) per registrare prese di posizione più diffuse ed energiche contro la pratica del volo acrobatico o, in generale, dei voli d'addestramento.

Sul fronte ambientale, e in particolare per quel che riguarda l'area alpina, dagli archivi stampa, in data 13 febbraio 1995, emerge una denuncia del CIPRA (Commissione internazionale per la protezione delle Alpi) che accusa d'inquinamento acustico i due/ tre milioni annui di sorvoli dell'arco alpino, includendo i voli ad alta quota, quelli a

bassa quota, deltaplani, parapendii ed elicotteri. Secondo il CIPRA il rumore andrebbe a detrimento in primo luogo della fauna.

La tragedia del Cermis ha segnato uno spartiacque tra un periodo caratterizzato da proteste e preoccupazioni isolate o limitate all'onda di indignazione causata dalle tragedie di Ramstein e Casalecchio e da una fase successiva alla tragedia in cui sono aumentate le richieste di sicurezza e di rispetto per l'ambiente.

I lavori della Commissione hanno tenuto presente l'importante impatto, non solo emozionale, del dramma consumato a Cavalese sugli italiani ed in generale del fenomeno dei voli a bassa quota.

Il quadro disegnato dalle deposizioni raccolte racconta la vita di vallate fortemente disturbate dal continuo passaggio di aerei militari a bassa e bassissima quota, ma anche di una popolazione fondamentalmente fiduciosa nelle istituzioni, garanti della sicurezza e della salute dei cittadini. In particolare i Carabinieri, cui pervenivano le segnalazioni e le denunce inoltrate, sono stati indicati come punto di riferimento per amministratori e popolazione. Secondo l'ex sindaco di Cavalese, Giorgio Fontana - anche lui testimone oculare nell'ottobre del 1981 di un passaggio aereo sotto i cavi della funivia e autore di due denunce, una ignorata e una smentita, a suo tempo, dai Comandi militari « ...il difetto principale era a monte, perché vi è stata una totale indifferenza da parte di chi poteva segnalare ed intervenire prima che accadesse il disastro'. Fontana ha ricordato che la comunità locale, in particolare la popolazione a fondo valle, la più esposta ai passaggi, temeva il bang supersonico e che dal '98 i sorvoli si erano incrementati. Ha precisato che la risposta negativa (non figuravano aerei in sorvolo su Cavalese) alla sua seconda protesta 'ci ha costernato, ci ha fatto passare tutti da stupidi ».

Emerge purtroppo una tendenza a sottovalutare il fenomeno e uno scollamento progressivo tra istituzioni, militari prima, civili poi e popolazione, come sottolineato dall'audizione di Werner Pichler, rappresentante del Comitato 3 febbraio della giustizia di Cavalese: « In risposta all'interrogazione del consigliere Sergio Vanzo, l'amministrazione dichiara che è a conoscenza del fatto che gli aerei passano anche sotto i cavi della funivia, ma purtroppo avendo già una volta elevato protesta formale e non avendo ottenuto risposta, la giunta è perplessa nell'elevare ulteriori proteste. Questa è stata la risposta dell'amministrazione comunale ». Portavoce della disillusione delle istituzioni locali, si è fatto il sindaco di Cavalese, Mauro Gilmozzi. Ricordando che « le tragedie annunciate non sono solo quelle dei voli a bassa quota, sono tutte quelle che si verificano quando il costo del risarcimento è inferiore al valore dell'attività di prevenzione che rispetto a quell'incidente si sarebbe potuto porre in essere », Gilmozzi ha sostenuto che « i voli che si sono ripetuti più e più volte, quasi sempre nei tre mesi estivi (difficilmente in inverno, erano sempre in estate quelli più fastidiosi), erano voli soprattutto nazionali, legali, autorizzati, entro le quote stabilite, per i quali non era possibile procedere con denunce perché non serviva a niente ». « Gli appelli contro i voli che a queste quote erano comunque a metà della valle - ha ricordato -, con grande fragore e dando un senso d'insicurezza, incertezza e paura negli abitanti, trovavano sempre risposte di questo tipo: « È tutto regolare;

c'è da considerare la tutela dello Stato a fronte del po' di paura degli abitanti che forse gridano per niente». « Nella nostra zona — ha ricordato comunque Gilmozzi — volare tra i 300 e i 600 metri di quota vuol dire passare a metà della valle, svegliare bambini, far tremare vetri e spaventare la gente che vi abita ».

Dalle deposizioni a Camp Lejeune dei quattordici testimoni oculari italiani è stato possibile ricostruire anche le emozioni di chi, inconsapevole di quanto sarebbe accaduto, assiste a un volo a bassissima quota. Barbara Demattio il 3 febbraio era a Castel di Fiemme, come baby sitter. Il *Prowler* è passato talmente vicino al terrazzino fuori dalla finestra che non è neppure riuscita a vedere l'ala per intero. « I vetri hanno tremato e il bimbo si è immediatamente svegliato e messo a gridare ». La Demattio ha dichiarato di essere riuscita a vedere il resto del volo e persino la cabina della funivia che oscillava dopo l'impatto. « Non ho visto l'impatto perché la sagoma dell'aereo militare copriva la vista, ma mi sono subito resa conto che mancava uno dei tre cavi della funivia ». Marco Vanzo, deltaplanista ha ricordato che era con un amico 'vicino al campo sportivo di Cavalese quando vidi un aereo militare che ci veniva addosso. Per evitare il poggolo su cui ci trovavamo, conosciuto come il colle delle Streghe, l'aereo ha dovuto virare verso destra e mettersi a 90 gradi perpendicolare al terreno. Abbiamo avuto molta paura di essere travolti'. Testimoniano anche il sedicenne Andrea Mover (che si trovava nella sua casa a San Michele d'Adige), Mario Bleggi (alla periferia di Ciago), quattro sciatori sulle piste di Lusan, Giuseppe Ciresa che era a Salorno e Moreno Vanzo, che lavorava sul tetto di una casa a Capriano. Tutti hanno manifestato grande spavento. Siglinde Dejaco, col figlio sulla pista del Lusan, ad esempio, si è talmente spaventata dal boato dell'aereo che si è istintivamente piegata sulla neve come per evitare di venir travolta. Anche Patrizia Pichler si è vista così in pericolo, mentre l'aereo sorvolava la pista di sci, che si è ricurvata su se stessa, temendo poi che il *Prowler* travolgesse la chiesetta del paese. Alfred Oberhauser, ventiseienne di Lusan, ha visto l'aereo sorvolare a bassa quota il centro del paese « Per un attimo ho temuto che si schiantasse ». E a riconfermare che il volo è avvenuto sopra i centri abitati c'è la testimonianza di Giuseppe Ciresa che ha visto l'aereo perpendicolare alla sua testa mentre era fermo a un semaforo a Salorno. Moreno Vanzo ha dichiarato: « L'aereo militare mi passò sopra la testa nel centro del paese e per un attimo ebbi l'impressione che sarebbe finito nel lago di Stramentizzo ».

A dimostrare che non si è trattato di un episodio isolato, oltre alle testimonianze raccolte dalla Commissione, ci sono le segnalazioni seguite alla tragedia. Costituitasi nel luglio '98, l'Associazione dei parenti delle vittime ha denunciato, come primo atto, nuove violazioni da parte di jet militari successive al 3 febbraio e confermate da carabinieri e vigili urbani. Da tutto il Trentino e dall'Alto Adige sono fioccate segnalazioni di sorvoli passati e recenti: aerei a Margone di Vezzano in direzione Dolomiti del Brenta, sulla Val di Non, sopra Rovereto, sopra il lago di Garda... L'ultima denuncia per un volo a BQ su Cavalese risale all'ottobre '98 e ad esso segue la reazione dei parlamentari trentini On. Detomas, Olivieri e Schmidt. Delle preoccupazioni delle popolazioni si sono fatte portavoce le amministrazioni

locali, inclusa quella dell'Alto Adige, non nuova alle proteste in materia (la prima risale al 27 giugno '92). Dopo la tragedia del Cermis, il 27 marzo '98, è stato lo stesso presidente della Provincia di Bolzano, Luis Durnwalder, a invitare il Ministro della Difesa Beniamino Andreatta ad estendere all'Alto Adige il divieto di sorvolo per gli aerei militari.

Il 4 febbraio, il giorno successivo alla tragedia, il Consiglio provinciale di Trento ha approvato la mozione n.139 in cui viene chiesto al Governo italiano di vietare a tutte le forze militari presenti sul territorio il sorvolo a BQ e dei centri abitati. Il 5 febbraio '98 la Conferenza dei presidenti delle Regioni e delle Province autonome ha sottolineato che «le ragioni delle politiche di sicurezza non devono calpestare i diritti delle comunità locali». Il 9 febbraio il Presidente della Provincia di Trento, Carlo Andreotti, ha sollecitato il Presidente del Consiglio Prodi e il Ministro Andreatta a rendere noti tutti i provvedimenti che disciplinano i voli militari, «a qualsiasi Potenza appartengano», e le iniziative da intraprendere, riservandosi «la facoltà di promuovere specifici incontri di verifica sullo stato di attuazione delle misure assunte». In data 13 marzo il Ministro degli Esteri Andreatta ha comunicato alla Provincia di Trento di aver fatto sopprimere i voli in Val di Fiemme e di aver imposto il raddoppio delle quote minime di sicurezza. La zona interdetta ha al suo centro Cavalese e tocca al suo estremo superiore Bolzano. Sull'Arco Alpino, inoltre la quota minima è di 2.000 metri, mentre sul resto del territorio nazionale rimane fissata a 1.000 piedi.

Ciò nonostante i sorvoli non sono cessati: la prima denuncia di voli a BQ su Margone di Vezzano e Folgaria, del 25 marzo 1998, si è rivelata infondata, trattandosi di voli avvenuti a quote regolari (come da verifica dello Stato Maggiore dell'Aeronautica). Ai primi di luglio sono stati segnalati voli su Torbole, poi sull'Alto Garda e le proteste delle popolazioni sono state inoltrate al Ministero della Difesa. Il Presidente Andreotti ha segnalato al Ministro della Difesa il sorvolo di aerei a bassa quota sull'abitato di Fondo, in alta Val di Non, il 1° ottobre '98. Il dispaccio della Prefettura di Trento, per la precisione, ha parlato di tre aviogetti sopra Fondo, di 4 aerei su Molina di Ledro e di 2 aerei su Cavalese. Ha raccontato alla stampa la signora Dora Zanna: «Stavo dando da mangiare al bambino- io abito al secondo piano di una casa del centro di Fondo, in una mansarda- quando tutto ha iniziato a tremare. Ho pensato a un terremoto, quando di colpo i vetri si sono messi a vibrare paurosamente. Dalla finestra ho visto questi aerei neri che puntavano proprio contro casa mia, sembrava che ci venissero addosso. Credo abbiano sfiorato il tetto di poco. È successo in due tornate, è stato pazzesco. E guardi che ci eravamo abituati, anche l'anno scorso sono passati. Ma non erano mai scesi sopra le case». Altri testimoni hanno segnalato poi di scie di fumo lasciate dal passaggio degli aviogetti. Le denunce, sebbene in tono minore, sono proseguite. Le ultime hanno riguardato un caccia in volo il 7 aprile sull'abitato di Mattarello, frazione di Trento e due F-16 o Tornado a BQ su Ceole il 27 settembre del '99.

Dai lavori compiuti dalla Commissione e dalle indagini svolte dalla Procura di Trento è emerso che le numerose segnalazioni inoltrate in passato sono state considerate spesso non tempestive e soprattutto

imprecise da parte dell'Aereonautica militare, rendendone quindi molto arduo il lavoro investigativo. L'Aeronautica ha ritenuto di non potersi basare su riscontri e prove oggettive e ha dovuto vagliare altresì l'attendibilità delle denunce presentate. Appare allora evidente la necessità di rendere attento e puntuale il controllo sulle attività di volo dei velivoli militari italiani e stranieri sul territorio italiano, attraverso una capillare e costante azione di comando che si accompagni ad una opera educativa mirata alla prevenzione degli incidenti. Occorre altresì valutare l'adequatezza delle norme e delle regole relative alla disciplina dei voli di addestramento non solo per garantire la sicurezza del volo ma anche per preservare il benessere delle comunità locali, riducendo al minimo l'inquinamento acustico e l'impatto ambientale.

Sulla necessità dei voli addestrativi a bassa quota si sono pronunciati sia il Capo di Stato Maggiore che il Ministro della Difesa pro tempore, On. Andreatta: « Quella a bassa quota è una attività riconosciuta a tutti i livelli come indispensabile per l'addestramento ed è strettamente connessa a salvaguardare la sicurezza del volo. È inconfutabile che in qualsiasi mestiere l'addestramento è sinonimo di sicurezza, soprattutto in una professione di alta specializzazione quale è il pilotaggio di un velivolo da combattimento. Questa cultura è condivisa e ad essa si informa l'attività di volo di tutte le nazioni della NATO ed anche di quelle non partecipanti all'Alleanza ».

Ciò non di meno, appare necessario che per soddisfare le specifiche esigenze di sicurezza dei voli militari e la tutela delle popolazioni civili siano garantiti uno stretto controllo dell'osservanza delle norme e delle procedure e la volontà e capacità di perseguire i trasgressori.

6. ANALISI DEGLI INTERVENTI SUCCESSIVI AL DISASTRO: MISURE « CONCORDATE » E RAPPORTO TRICARICO-PRUEHER

Circa la revisione di norme e procedure inerenti le attività di volo in Italia, si tratterà qui di seguito delle misure introdotte subito dopo l'incidente e di quelle, pure adottate successivamente, derivanti dalle conclusioni e raccomandazioni prospettate dalla Commissione bilaterale Italia-USA, con il rapporto cosiddetto « Tricarico-Prueher ». Saranno quindi formulate considerazioni sugli aspetti che sembrano meritare particolare attenzione.

6.1. Misure adottate dopo l'incidente.

In tempi molto brevi dopo l'incidente le autorità governative italiane e quelle statunitensi hanno attuato una serie di misure con effetto immediato, alcune di carattere operativo, altre concernenti la sicurezza del volo. Fra queste misure, in particolare, si evidenziavano nuove restrizioni sulle quote minime di sorvolo, i collegamenti radio con i controllori del traffico aereo italiano, l'uso delle mappe italiane per la pianificazione dei voli, la previsione di riunioni informative a cura del controllo del traffico italiano. Ai fini del loro successivo

esame, giova completare la lista dei provvedimenti posti in essere, riportandoli tutti, come ricordati nel rapporto Tricarico-Prueher.

Innanzitutto, da parte italiana sono state aumentate le restrizioni sulle quote minime. Precisamente sono state imposte ulteriori limitazioni a salvaguardia della popolazione, fissando la quota minima di sorvolo su tutto l'arco alpino, pari a 2000 piedi (600 metri circa) dal suolo, stabilendo il divieto di sorvolo a quote inferiori a 13.000 piedi (4300 metri circa) dal livello medio del mare in un'area di circa 30 chilometri, identificata da coordinate geografiche, intorno al comune di Cavalese, e raddoppiando le quote minime di volo sul resto del territorio nazionale (ad eccezione delle zone esercitative sul mare). In particolare, il preesistente livello minimo per le BBQ sul rimanente suolo italiano da 500 piedi è stato portato a 1000 piedi, mentre quello in vigore in determinate aree (esclusivamente per missioni BBQ di tipo operativo) è stato innalzato da 250 piedi a 500 piedi.

Riguardo a tali restrizioni delle quote, si deve considerare che esse sono state concepite e attuate nell'ottica di limitare ulteriormente l'impatto ambientale, in quanto dal punto di vista della sicurezza volo erano già adeguati i valori delle quote minime fissati ed osservati in passato.

Sono state inoltre riviste le aree tattiche e quelle dedicate come aree di lavoro per l'attività BBQ a suo tempo determinate, tenendo presente la densità abitativa delle zone sulle quali insistono, sempre allo scopo di ridurre al minimo il disagio alla popolazione.

Nel contempo veniva disposto che durante il volo sulle rotte a BBQ, i velivoli dovessero restare, ove possibile, in collegamento radio/radar con i controllori di volo italiani.

Tenuto conto che in precedenza i contatti erano previsti principalmente per il riporto su alcuni e pochi punti significativi di ciascun percorso (ciò rappresentava una misura adeguata per la regolarità dei voli) questa misura è da considerare, oltre che innovativa, in linea di massima migliorativa. Con questa misura, tuttavia, non si è potuto prevedere di ottenere un sicuro risultato positivo ai fini dell'effettivo e costante controllo delle missioni per l'intero percorso: permangono infatti in determinate zone, a causa dell'orografia, le difficoltà per i collegamenti radio e gli avvistamenti radar su base continuativa.

Per rendere comunque più efficace l'azione di controllo sulla condotta dei voli, laddove possibile, l'A.M. ha provveduto a curare, secondo quanto riferito dall'attuale Capo di SMA, in audizione, la divulgazione estesa e capillare sul territorio nazionale di un « modulo per la segnalazione di sorvolo »: ogni cittadino che sia stato testimone di voli ritenuti irregolari è stato così invitato a cooperare alla loro repressione. In tal modo si è inteso conferire più concreta valenza alle segnalazioni stesse che, com'è noto, hanno presentano limiti ed oggettive difficoltà, soprattutto nella fase di verifica dei riscontri, e dare maggiori tempestività e speditezza all'iter del loro inoltro ed alle indagini conseguenti.

Sulla base dell'esperienza maturata negli ultimi anni, è stata elaborata ed emanata una direttiva finalizzata proprio a creare, a seguito di segnalazioni da parte dei cittadini o delle forze dell'ordine,

un ulteriore canale informativo di notizie, fondate possibilmente su elementi più circostanziati ed attendibili, riguardanti i sorvoli di aerei militari per qualche motivo considerati non regolamentari.

Sempre dopo l'incidente, nell'intento di assicurare che gli equipaggi fossero pienamente consapevoli delle restrizioni di quota vigenti, sono state adottate da parte statunitense apposite modifiche in talune procedure, quali le seguenti:

formalizzazione della procedura di controllo mirata a garantire la distribuzione puntuale delle informazioni sui voli, mediante firma da parte dei comandanti rischierati dell'apposita scheda informativa FCIF (*Flight Crew Information File*);

sistematico controllo della procedura, mediante l'adozione del metodo « leggere e siglare » da parte degli equipaggi, per l'attestazione della presa visione (significando che, in caso di omissione, ai piloti non sarebbe stato permesso di volare) ed attraverso periodiche ispezioni del tipo « senza preavviso », circa la regolare applicazione degli aggiornamenti e delle eventuali varianti;

istruzione obbligatoria in modo standardizzato sui voli a bassa quota mediante *briefings* specificamente dedicati a tutti gli equipaggi prima del loro rischieramento;

formalizzazione di « procedure operative standard » (SOP) relative al rischieramento, con l'inclusione del maggior numero di dettagli sulle norme e procedure locali. Ciò al fine di aiutare i comandanti e gli equipaggi ad essere meglio preparati sulle stesse procedure, norme e sul loro aggiornamento.

Le suddette misure erano risultate tutte indispensabili considerando che le procedure in precedenza erano state lacunose, scarsamente o per nulla applicate e per taluni aspetti addirittura non esistevano. Quindi le misure realizzate più che semplici aggiustamenti delle regole vigenti, si sono rivelate interamente innovative ed hanno posto rimedio a varie carenze riscontrate nella linea di comando americana dell'USMC e in particolare nell'ambito del VMAQ-2. In questo Gruppo, infatti, l'insieme di tali carenze ha influito molto nel concorrere a determinare fattori negativi nell'azione di supervisione.

Inoltre, nell'intento di assicurare la migliore familiarizzazione degli equipaggi con le rotte, tenendo presenti i rischi e i pericoli del volo, sono state attuate le seguenti ulteriori disposizioni:

solo le unità aeree del 31° Stormo F.W. stanziate in permanenza ad Aviano sono autorizzate all'addestramento alla bassa quota. Sono stati fissati nuovi criteri per la programmazione e l'esecuzione di tali voli da parte del 31° Stormo F.W.;

gli equipaggi statunitensi hanno l'obbligo di adoperare le carte geografiche italiane su scala 1:500.000 per la programmazione dei voli e come fonti di informazioni; sono tenuti a ricevere *briefings* speciali sul volo a bassa quota da parte dei controllori italiani ed inoltre, prima di effettuare ogni volo, devono certificare di aver rivisto tutti i materiali

dei *briefings* e di essere a conoscenza di tutte le limitazioni e avvisi di volo applicabili (NOTAMs).

Senza entrare nel merito della disposizione di limitare l'autorizzazione dell'attività a BBQ al solo 31° Stormo, le altre misure erano necessarie e adeguate. Va osservato che l'uso della carta italiana 1:500.000 (del tipo CNA-AM edita dal CIGA, quale alternativa alla carta OACI-CAI) era stato già previsto nelle pubblicazioni italiane (Manuale BOAT e POS ADD 1).

Infine, per migliorare la gestione delle operazioni da parte dei comandanti americani interessati, le autorità USA hanno stabilito di far:

tenere, prima di ogni rischieramento, *briefings* obbligatori per i comandanti di Stormo, rivolti ad assicurare agli stessi tutte le informazioni sul tipo e sulla frequenza degli eventi addestrativi pianificati;

formalizzare, a cura del Comando del Corpo dei *Marines* (e ciò in analogia a quanto già fatto dalle altre Forze armate), un'apposita procedura per la « gestione dei rischi operativi » (ORM), comprendente la valutazione « ORM » per ogni volo, da sottoporre poi all'approvazione dei livelli competenti della catena gerarchica;

esaminare, a cura di terzi (non appartenenti al reparto dell'equipaggio), dopo ogni volo a bassa quota, la scatola nera, al fine di verificare la conformità alle regole e alle restrizioni.

Le suddette misure sono state ritenute tutte appropriate e migliorative, in quanto tese ad incrementare i fattori concorrenti alla sicurezza nella gestione dell'attività addestrativa in generale.

6.2. Interventi successivi: il rapporto Tricarico-Prueher.

La Commissione bilaterale Italia-USA.

A distanza di un anno dalla tragedia di Cavalese, la necessità di verificare l'adeguatezza della normativa internazionale e interna concernente la operatività e la sicurezza dei voli condotti da militari statunitensi in territorio italiano, ha spinto gli Stati Uniti e l'Italia a promuovere un negoziato bilaterale su questi temi. Precisamente, in occasione del « *summit* » del marzo 1999, il Presidente del Consiglio italiano D'Alema e il Presidente americano Clinton si sono accordati per intraprendere una revisione bilaterale delle misure poste in essere e delle regole e procedure per i voli a bassa quota in Italia, allo scopo di ottenere le massime condizioni di sicurezza possibili per i voli di addestramento statunitensi. A tal fine, a seguito del mandato che i suddetti Presidenti hanno attribuito rispettivamente al Ministro *pro tempore* ed al Segretario della Difesa, in data 9 marzo 1999 è stata istituita una Commissione bilaterale con il compito di condurre una

esaustiva revisione delle misure correttive adottate in ambito operativo e della sicurezza del volo, di stabilire l'adeguatezza di tali misure e di determinare la necessità o meno di misure addizionali; al fine di assicurare la compatibilità delle operazioni americane con i requisiti di sicurezza e con i comuni obblighi ed impegni derivanti dall'appartenenza alla NATO. Detta Commissione, composta da dieci membri per delegazione, con a capo il gen. Tricarico, per l'Italia, e l'ammiraglio Prueher, per gli Stati Uniti, ha iniziato ad operare il 15 marzo 1999 e ha concluso i propri lavori con la presentazione del rapporto finale il successivo 13 aprile, entro i termini richiesti.

Conclusioni della Commissione bilaterale.

La Commissione — avendo riconosciuto che le dottrine e le procedure che governano l'addestramento per il volo a bassa quota in Italia devono garantire sicurezza, permettere la prontezza operativa delle unità consentendo ai piloti di mantenere i propri requisiti professionali, e nel contempo assicurare non solo il conseguimento degli obblighi comuni verso la NATO ma anche gli impegni bilaterali — ha fornito le proprie conclusioni, delle quali appresso si riportano in sintesi le principali:

l'azione di comando dell'unità o gruppo costituisce la garanzia primaria della sicurezza del volo e richiede una accurata e disciplinata aderenza alle procedure stabilite;

sussiste la necessità dell'addestramento operativo, comprensivo dei voli a bassa quota in condizioni di sicurezza, nell'ambiente in cui le forze aeree sono destinate ad operare, allo scopo di mantenere la prontezza delle unità e l'aggiornamento degli equipaggi in supporto alle potenziali missioni bilaterali e NATO. Sebbene i reparti statunitensi non si rischierino in Italia con l'intento di acquisire l'abilitazione al volo a bassa quota, devono essere in grado di mantenere tale abilitazione quando rischierati in Italia. Spetterà pertanto allo Stato Maggiore della Difesa italiano prendere in considerazione di volta in volta le esigenze addestrative delle unità USA;

le procedure operative e di sicurezza volo erano disponibili, attivate, ed erano sufficienti al tempo dell'incidente, ma la conoscenza e la conformità ad esse erano incomplete. Ad esempio, non era stabilito alcun sistema per verificare che i reparti schierati avessero ricevuto e letto tutte le informazioni rilevanti connesse con il volo.

Proseguendo nelle sue conclusioni, la Commissione Tricarico-Prueher ha constatato che le relazioni di comando e controllo statunitensi prima dell'incidente erano complicate ed in un certo senso non chiare e potevano aver contribuito ad un ambiente in cui non era stata posta una sufficiente enfasi sulla familiarizzazione e sull'aderenza alle procedure di volo stabilite. Conseguentemente, le autorità USA avevano rivisto e modificato, da allora, le relazioni di comando e controllo dei reparti americani schierati in Italia, chiarendo i rapporti ospite-

ospitato. Fra le modifiche alla direttiva rientravano quelle apportate dall'US Cinceur OPORD 4247 (partecipazione americana alla Forza di stabilizzazione NATO, Operazione *Joint Forge*) e dal *Memorandum d'intesa* (MOA) datato 2 dicembre 1998 tra USAREUR e USAFE, riguardante anche il ruolo del 31° Stormo F.W. In particolare, veniva rammentato che prima dell'incidente — nella catena di comando NATO, non USA — i Gruppi VMAQ stanziati ad Aviano dipendevano, attraverso la catena di comando operativa NATO, dal COMSTRIKE-FORSOUTH (CSFS). Il CSFS aveva la supervisione dei compiti della NATO, ma la responsabilità per le attività USA (anche per i voli di addestramento) apparentemente risiedeva a livello di CINCEUR. Tale relazione di comando USA non era sufficiente per fornire una sorveglianza adeguata. A seguito dell'incidente, mentre per quanto concerneva la parte operativa è stata decisa l'assegnazione delle eventuali unità schierate ad Aviano (come i Gruppi VMAQ) alle dipendenze di *MARFOREUR* (quale componente di EUCOM), mediante le su citate modifiche all'OPORD 4247 veniva chiarito che:

le unità ospitanti avrebbero fornito a tutte le unità rischierate informazioni complete riguardanti tutte le procedure e norme di volo;

le unità rischierate avrebbero seguito le procedure dell'unità ospitante nel caso in cui tali procedure fossero state più restrittive di quelle della nazione ospitante o della specifica forza armata;

le unità ospitanti e quelle ospitate avrebbero dovuto stabilire, con accordi scritti, le procedure per le missioni sia addestrative che operative. Anche la relazione tra VMAQ-2 e 31° Stormo F.W. all'epoca dell'incidente era analoga al rapporto « ospitante/ospite » ma senza una direzione formale circa gli obblighi e le responsabilità di ogni unità. A seguito dell'incidente, al 31° Stormo F.W. veniva riconosciuto ed assegnato un ruolo più ampio e visibile; tale ruolo è stato confermato dalla responsabilità assunta in forza del « *Memorandum of Agreement* » (MOA) del 2 dicembre 1998 tra USAREUR e USAFE. In particolare, veniva specificato che il 31° Stormo F.W. avrebbe svolto un ruolo di collegamento tra il Comandante dell'installazione italiana e la suddetta USAREUR, e che, inoltre, tutte le attività di volo sarebbero state sorvegliate dal Vice Comandante alle operazioni del 31° Stormo F.W., quale unico punto di contatto con l'Aeronautica militare italiana per le questioni operative della base di Aviano. A parere della Commissione bilaterale, la ristrutturazione limitata ma ben definita secondo il « MOA » fra USAREUR e USAFE prima menzionato e le raccomandazioni per una Autorità statunitense designata, sarebbero state idonee a realizzare una gestione appropriata delle unità rischierate, evitando confusioni nella catena di comando operativa.

È stato inoltre rilevato che:

le relazioni di comando e controllo italo-americane sono regolate da numerosi accordi bilaterali e multilaterali, compresi il trattato del Nord Atlantico, il NATO SOFA, il Protocollo di intesa (MOU) del 1993 su Aviano con il suo complementare accordo tecnico del 1994. Questi accordi stabiliscono convenzioni basiche di comando e controllo ed affermano la sovranità italiana sui propri aeroporti e

sul proprio spazio aereo. Le procedure modificate per il coordinamento dei rispettivi compiti e responsabilità americane e italiane hanno chiarito le responsabilità nazionali per la sicurezza del volo in Italia;

le misure correttive, operative e di sicurezza volo, poste in essere subito dopo l'incidente sono state pienamente adeguate a garantire la sicurezza dei voli delle forze americane in Italia. Una volta che saranno integrate dalle raccomandazioni suggerite dalla Commissione bilaterale, e poi istituzionalizzate e standardizzate in tutta Italia, tali misure assicureranno ancor più la compatibilità di tutte le operazioni aeree americane con i requisiti di sicurezza e con i comuni impegni ed obblighi verso l'Alleanza;

uno scopo importante dei provvedimenti post-incidente è quello di assicurare una chiara linea di responsabilità per il controllo della qualità nella pianificazione dei voli. Il perseguimento di tale obiettivo è insito nel concetto di una autorità designata statunitense responsabile, incaricata di fornire informazioni complete alle unità locali americane, di garantire un continuo collegamento con il Comandante italiano della base, di ricevere le certificazioni dei Comandanti delle unità sulla prontezza dei loro equipaggi a compiere la missione e sulla loro conoscenza delle regolamentazioni vigenti nella zona.

In aggiunta alle misure istituite dal Comandante in Capo US in Europa e dalle forze americane, la Commissione bilaterale ha prescritto alcune raccomandazioni addizionali, che sono state concepite per assicurare l'aderenza alle procedure previste da parte degli equipaggi operanti dentro lo spazio italiano. Le nuove misure conferiscono una standardizzazione alle procedure e sottolineano la necessità dell'approvazione italiana per tutte le operazioni all'interno del suo spazio aereo sovrano.

Qui appare il caso di sottolineare che la Commissione bilaterale, avendo esaminato sotto vari profili (normativo, procedurale, operativo, addestrativo e organizzativo) la situazione esistente all'epoca dell'incidente e riguardante, preminentemente se non proprio esclusivamente, la parte USA, ha evidenziato fra le conclusioni — così come ha fatto anche la Commissione d'inchiesta americana « DeLong » — l'errore di mancata supervisione verificatosi nella catena di comando dell'equipaggio. Relativamente all'indagine su questo specifico punto e a quella estesa alla catena di comando americana, mentre la Commissione « DeLong » si era limitata ad indicare elementi sommari e piuttosto generici circa le possibili carenze, particolarmente in riferimento al fatto che la catena USA era stata giudicata complicata, ingombrante e poco chiara (con riguardo alla gestione delle missioni nazionali e anche di quelle NATO), la Commissione bilaterale è sembrata essersi soffermata sugli stessi argomenti con maggiore attenzione e con una approfondita disamina dei loro aspetti pertinenti. In tal modo si è appreso da fonte USA che il Comandante sovraordinato al Gruppo VMAQ-2 rischierato ad Aviano, il COMSTRIKE-FORSOUTH (CSFS) aveva su detto Gruppo la supervisione dei compiti NATO ma non di quelli di carattere nazionale (compresi quelli

concernenti l'attività addestrativa). Tali compiti e responsabilità USA risiedevano apparentemente a livello del Comandante delle forze americane in Europa (CINCEUR). L'avverbio « apparentemente » in effetti non conferisce piena chiarezza alla questione; potrebbe significare il coinvolgimento di altri livelli od autorità senza escludere del tutto un ruolo, anche se marginale e comunque poco chiaro, dello stesso CSFS. In ogni caso, è stato appurato da parte USA, così come veniva riconosciuto anche dalla Commissione bilaterale, che il tipo di relazioni esistente nella linea di comando statunitense prima dell'incidente non era sufficiente per garantire un adeguato grado di sorveglianza e controllo.

È stato possibile appurare, inoltre, con maggiore evidenza, che anche la relazione tra il Gruppo VMAQ-2 dei *Marines* ed il 31° Stormo F.W. dell'USAF, improntata ad una consuetudinaria e generica pratica del rapporto « ospite/ospitante », mancava di basi di accordo e di direzione formali circa le responsabilità e gli obblighi di ciascun reparto/unità e nei rapporti reciproci fra diversi reparti. Conseguentemente, grazie ai riscontri di ulteriori approfondimenti e verifiche, ed alle delucidazioni acquisite, la Commissione Tricarico-Prueher ha meglio messi a fuoco e definiti i provvedimenti mirati a sanare gli aspetti lacunosi dell'organizzazione statunitense, eliminando anche eventuali punti suscettibili di creare altre incertezze e ambiguità. Tutto ciò, consolidando e rafforzando le misure adottate subito dopo l'incidente, già ritenute adeguate, ed integrandole con altre, appropriate, in senso ulteriormente migliorativo.

Raccomandazioni della Commissione bilaterale.

La Commissione Tricarico-Prueher, dopo aver investigato le aree di pertinenza, ha posto l'accento sulla stretta e diretta dipendenza della sicurezza del volo da una condotta professionale delle operazioni di voli. Essa, come ha fatto per l'investigazione dell'incidente la Commissione istituita dal Comando del Corpo dei *Marines* (presieduta dal gen. DeLong), ha concluso che l'incidente è stato causato da un errore dell'equipaggio e che un errore di mancata supervisione si era verificato da parte della catena di comando dell'equipaggio. La stessa Commissione ha formulato quindi sette raccomandazioni (unitamente ai rispettivi dettagli ed elementi esplicativi) che brevemente si riassume di seguito.

Nuove procedure per l'addestramento al volo a bassa quota da parte dei velivoli USA.

Per l'addestramento al volo a bassa quota (da intendersi a BBQ, secondo il Manuale BOAT) devono essere applicate le seguenti procedure:

le unità americane permanentemente basate in Italia saranno autorizzate ad effettuare voli a BBQ, come previsto negli esistenti

accordi bilaterali e NATO, entro il limite massimo del 25 % dell'attività di volo settimanale autorizzata; ciò quando certificato dall'autorità designata statunitense e con l'accordo del Comandante italiano della base;

le autorità americane non stanziali saranno autorizzate ad effettuare attività di volo a BBQ solo entro il contesto di esercitazioni autorizzate dallo Stato Maggiore della Difesa italiano (solo nei casi in cui il criterio di impiego delle forze preveda tale forma tattica di volo) e quando tale attività è necessaria per l'addestramento mirato all'effettuazione delle operazioni di volo per le quali dette unità sono basate in Italia (e solamente previa certificazione da parte dell'autorità USA designata ed autorizzazione da parte dello Stato Maggiore della Difesa italiano);

le unità stanziate su portaerei e i gruppi anfibi saranno autorizzati ad effettuare voli a BBQ solo dopo aver ottenuto la certificazione e l'approvazione in accordo a ben determinate e prefissate procedure, che in ogni caso comportano l'autorizzazione preventiva dello Stato Maggiore della Difesa italiano.

Qui si evidenzia che, in stretta relazione con tali nuove procedure, un risultato molto qualificante di fatto raggiunto con l'accordo Tricarico-Pruher e che si può considerare fondamentale e di rilevanza significativa è stato quello di non consentire ulteriormente — se non in casi eccezionali, da valutare di volta in volta da parte delle autorità italiane — l'esercizio del volo a bassa quota sul territorio nazionale da parte dei reparti di volo stranieri (compresi quelli americani) non stanziali. Per i reparti stanziali invece tale forma di volo è stata significativamente contingentata. È stato altresì previsto, come ricordato dal Capo di SMA nella sua audizione, che per i reparti temporaneamente rischierati, qualora autorizzati a svolgere attività di volo a bassa quota, la medesima non possa interessare l'arco alpino.

Autorità statunitensi designate

È stato stabilito di nominare un Comandante americano in ciascun aeroporto italiano (per esempio, il Comandante del 31° Stormo F.W. ad Aviano) quale autorità statunitense designata, responsabile per la verifica e la monitorizzazione del rispetto dei regolamenti americani e italiani di sicurezza del volo. Le unità statunitensi avranno il permesso di condurre operazioni di volo solo dopo essere state certificate dalla predetta autorità. In proposito, si evidenziano le seguenti specifiche disposizioni:

i comandanti delle unità americane saranno responsabili di certificare alla loro autorità designata USA il possesso delle qualifiche da parte degli equipaggi dell'unità, per le missioni assegnate, operative e di addestramento;

all'autorità designata americana spetta il compito di revisionare e sottoporre il programma giornaliero dei voli al comandante italiano

dell'aeroporto, attestando la conformità della missione pianificata alle norme di volo italiane e agendo in coordinamento con il suddetto comandante al fine di assicurare la compatibilità delle procedure locali con le regolamentazioni italiane della sicurezza volo;

alla predetta autorità designata USA compete fornire esaustive informazioni a tutte le unità americane rischierate sul posto circa le regole di volo italiane e statunitensi e certificare al comandante italiano dell'aeroporto la qualificazione delle unità per effettuare l'addestramento di volo a BBQ.

Ufficiali di collegamento e/o scambio

È stata prevista l'assegnazione di ufficiali di collegamento e/o di scambio italiani e statunitensi presso unità selezionate americane e italiane per ottimizzare il flusso di informazioni e facilitare le comunicazioni. Agli ufficiali italiani incaricati spetta il compito di assistere le unità USA a comprendere le procedure di volo italiane, assicurare lo scambio completo ed efficiente delle informazioni, ed assicurare la distribuzione e la ricezione all'unità interessata delle pubblicazioni e dei materiali italiani pertinenti.

Commissione per la sicurezza del volo

È stata prevista la nomina di rappresentanti americani per la sicurezza volo (S.V.) per ricevere briefings di indottrinamento da parte degli ufficiali italiani S.V. e per incontrarsi periodicamente con il rappresentante designato dell'Ispettorato S.V. italiano, allo scopo di discutere questioni relative alle regole e argomenti di interesse inerenti all'ambiente di volo italiano. Ai rappresentanti per la S.V. americani compete rivedere annualmente con le unità USA dislocate in Italia i risultati in tale specifico settore e le raccomandazioni del predetto Ispettorato italiano.

Sito internet per le informazioni di volo

È stato previsto come obiettivo da realizzare la creazione di un archivio di informazioni basato su tecnologie tipo internet, in modo da permettere agli equipaggi di accedere quasi in tempo reale alle informazioni specifiche più aggiornate del teatro operativo prima di essere schierati.

Infine sono state prospettate due particolari raccomandazioni riguardo alla revisione periodica ed alla istituzionalizzazione delle nuove procedure; con la prima è stato previsto di rivedere tali procedure, a seconda delle necessità, al fine di assicurare che tutti gli elementi e fattori rilevanti siano sempre presi in considerazione; con la seconda, è stato raccomandato di tener conto delle nuove procedure nel

processo di revisione e di aggiornamento in corso degli accordi bilaterali e di incorporarle negli atti da formalizzare (accordi tecnici) al fine di rendere gli accordi stessi più rispondenti alle attuali esigenze dei due Paesi.

In estrema sintesi, dal lavoro di revisione critica svolto dalla Commissione bilaterale, sulle regole e sulle procedure previste per lo svolgimento dell'attività addestrativa e operativa delle forze statunitensi in Italia, è emerso che tali regole e procedure all'epoca dell'incidente erano sufficienti sotto il profilo della sicurezza del volo; ma è anche risultato che la loro conoscenza e la loro conformità ad esse da parte del personale statunitense erano incomplete e quindi carenti. Per esempio, come accennato, non era stato stabilito alcun sistema per verificare che i reparti USA schierati avessero ricevuto e letto tutte le informazioni rilevanti connesse con il volo. Le misure correttive, operative e di sicurezza volo poste in essere dopo l'incidente erano corrispondenti a quelle già decise e introdotte da parte italiana e pienamente adeguate per fornire un margine addizionale di sicurezza. Fra queste le nuove restrizioni delle quote minime di sorvolo, i collegamenti radio con gli enti di controllo del traffico italiano, la sospensione dei voli per i reparti non stanziali e l'uso delle carte geografiche per la pianificazione dei voli, le riunioni informative gestite dai controllori del traffico aereo italiano.

Dagli approfondimenti della Commissione bilaterale era venuta anche la conferma dell'esistenza di punti deboli o poco chiari nella catena di comando e controllo americana, sempre al tempo dell'incidente. In particolare, tale conferma riguardava sia le relazioni tra il 31° Stormo F.W., stanziale ad Aviano, e i reparti schierati e rotazionali come il Gruppo VMAQ-2, sia le relazioni tra questo Gruppo e i livelli di comando sovraordinati. La poca chiarezza di tali relazioni concerneva i ruoli e gli aspetti di direzione e di sorveglianza da parte delle autorità interessate sulle unità rispettivamente dipendenti, nonché le responsabilità e gli obblighi di ciascuna unità e nei rapporti fra varie unità, in materia di attività operative e addestrative.

Nell'ambito dei lavori della Commissione bilaterale era stato possibile verificare che le autorità statunitensi avevano rivisto e modificato le relazioni di comando e controllo dei reparti americani schierati (o da schierare) in Italia, chiarendo i rapporti ospite-ospitato e istituendo conseguenti misure correttive.

La Commissione bilaterale ha ribadito altresì la validità delle misure adottate sia da parte italiana e sia da parte americana e ne ha proposte altre con le proprie raccomandazioni. Tra le misure suggerite dalla Commissione è apparsa di sicuro rilievo, sotto l'aspetto organizzativo, l'identificazione e la nomina di una « autorità statunitense designata » presso ciascun aeroporto italiano, sede di uno o più reparti americani schierati, quale « responsabile » di certificare che le attività di volo delle unità U.S. in Italia siano pianificate e svolte in pieno accordo e rispetto delle vigenti regole e normative di volo italiane. Si è così meglio configurato ed anche rafforzato il ruolo del Comandante del 31° Stormo F.W. ad Aviano nei confronti dei reparti U.S. schierati/rotazionali verso i quali è divenuto più concreto e visibile il suo grado

di coinvolgimento e quindi di responsabilizzazione; ciò, ferme restando le precipue prerogative e attribuzioni di ciascuno, anche riguardo alle relazioni con il corrispondente Comandante italiano del medesimo aeroporto. L'aspetto della responsabilizzazione viene toccato frequentemente, come traspare dagli elementi di dettaglio in alcune specifiche misure tra quelle introdotte, e va ad interessare in modo più accentuato il personale statunitense schierato in Italia, nei vari compiti e nei disparati settori d'impiego, fino a ciascun equipaggio di volo e al singolo pilota. Si evince dalle misure adottate anche l'enfasi su una responsabilizzazione che si basa sull'obbligo dello stesso personale americano di tenersi aggiornato sulle conoscenze attinenti ai voli e di avere la costante consapevolezza di operare in strutture e nello spazio aereo italiani, nel rispetto di regolamenti accettati da ambo le parti che riconoscono l'assoluta sovranità italiana.

Pure importanti sono le misure inerenti le designazioni degli Ufficiali con compiti di collegamento (qui, specialmente di quelli italiani presso le unità americane) e all'attività congiunta per gli scambi informativi nel campo della sicurezza volo.

L'adozione delle misure derivanti dalle raccomandazioni della Commissione bilaterale, e che sono state definite in maniera precisa, dettagliata e quindi realizzate anche mediante la revisione e/o la stesura di atti formali circostanziati, di massima scritti, in aggiunta a quelle esistenti e alle altre introdotte dopo l'incidente, ha contribuito a rendere più chiaro, più solido ed incisivo e allo stesso tempo più stringente e vincolante rispetto al passato l'insieme delle norme e delle procedure applicabili nella materia dei voli statunitensi e più segnatamente di quelli a BBQ nel nostro Paese.

Dalle audizioni effettuate dalla Commissione parlamentare d'inchiesta si è appreso che le raccomandazioni contenute nel rapporto Tricarico-Prueher sono state già quasi tutte recepite dalle autorità militari che le terranno inoltre presenti nella conclusione di futuri, ulteriori accordi tecnici che verranno adottati conformemente a quanto previsto dalla normativa internazionale già in vigore. Gli accordi tecnici in forma semplificata hanno caratteri e contenuti tali da potersi considerare obbligatori e vincolanti a prescindere da una loro approvazione parlamentare.

Da alcune audizioni è emersa la sensazione che il rapporto Tricarico-Prueher, risultato soprattutto della forza propositiva della delegazione italiana, abbia colmato alcune lacune che continuavano a sussistere benché fossero state in precedenza adottate diverse norme convenzionali in materia. Ciò nonostante, alcuni aspetti rimangono forse da chiarire e potrebbero esserlo proprio in occasione della stesura degli accordi tecnici che recepiranno le raccomandazioni della Commissione Tricarico-Prueher. Si fa riferimento, per esempio, alla qualificazione dei voli. La individuazione dei limiti spazio-temporali e delle caratteristiche dei voli rende evidente come sia importante chiarire se devono intendersi « in servizio » ai fini di cui al Trattato di Londra anche aerei che non rispettino le raccomandazioni della Commissione oppure gli aerei militari statunitensi presenti nel territorio in virtù dell'appartenenza all'Alleanza Atlantica e che operano al di fuori della predetta programmazione e pianificazione nell'ambito di

voli a carattere nazionale e non già NATO. È evidente, infatti, che qualora la risposta sia negativa discenderanno importanti conseguenze sia sotto il profilo delle responsabilità sia sotto il profilo dell'esercizio della giurisdizione civile e penale nei confronti dei soggetti responsabili. Anche da questa ottica viene confermata l'esigenza di chiarire meglio cosa debba intendersi per esecuzione di un « official duty » già rimarcata nei precedenti paragrafi.

Si evidenzia, inoltre, l'esigenza di meglio definire anche il diretto potere di intervento, di interferenza e di sospensione delle attività da parte del comando italiano qualora la missione statunitense non rispetti i limiti e le condizioni operative determinate secondo i criteri di cui sopra. È auspicabile dunque l'attribuzione di adeguati poteri di intervento immediatamente operativi ed esecutivi; solo in tal modo, infatti, risulterà possibile responsabilizzare il comando italiano in merito all'effettivo rispetto delle regole di esecuzione dei voli e si potrà affermare un effettivo esercizio della sovranità italiana sugli spazi aerei e sul territorio italiano.