

**COMMISSIONE PARLAMENTARE D'INCHIESTA
SULLE RESPONSABILITÀ RELATIVE
ALLA TRAGEDIA DEL CERMIS**

RESOCONTO STENOGRAFICO

2.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 9 FEBBRAIO 2000

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **ERMANNIO IACOBELLIS**

INDICE

	PAG.		PAG.
Sull'ordine dei lavori:		Granero Franco Antonio, Procuratore della Repubblica presso il tribunale di Trento ..	4, 5, 6 8, 9, 10, 20, 21, 22, 23, 24
Iacobellis Ermanno, <i>Presidente</i>	3	Detomas Giuseppe (D-U)	18
Boato Marco (Misto-Verdi-U)	3	Fontan Rolando (LFNIP)	20
Rizzi Cesare (LFNIP)	3	Giannattasio Pietro (FI)	5, 6
Schmid Sandro (DS-U)	3	Lucchese Francesco Paolo (Misto-CCD) ..	19
Audizione del dottor Franco Antonio Gra- nero, procuratore della Repubblica presso il tribunale di Trento e del dottor Bruno Giardina, sostituto procuratore della Repubblica presso il tribunale di Trento:		Marino Giovanni (AN)	17
Iacobellis Ermanno, <i>Presidente</i> .	4, 8, 10, 16, 21, 24	Mitolo Pietro (AN)	24
Boato Marco (Misto-Verdi-U)	9, 16, 21	Niccolini Gualberto (FI)	20
Giardina Bruno, <i>Sostituto procuratore della Repubblica presso il tribunale di Trento</i>	6, 10, 17, 18, 20, 21, 22, 23, 24	Olivieri Luigi (DS-U)	17, 18
		Rizzi Cesare (LFNIP)	17
		Ruffino Elvio (DS-U)	16, 23
		Saonara Giovanni (PD-U)	19
		Schmid Sandro (DS-U)	19

N. B. Sigle dei gruppi parlamentari: democratici di sinistra-l'Ulivo: DS-U; forza Italia: FI; alleanza nazionale: AN; popolari e democratici-l'Ulivo: PD-U; lega forza nord per l'indipendenza della Padania: LFNIP; I Democratici-l'Ulivo: D-U; comunista: comunista; Unione democratica per l'Europa: UDEUR; misto: misto; misto-rifondazione comunista-progressisti: misto-RC-PRO; misto-centro cristiano democratico: misto-CCD; misto socialisti democratici italiani: misto-SDI; misto-verdi-l'Ulivo: misto-verdi-U; misto minoranze linguistiche: misto Min. linguist.; misto-rinnovamento italiano: misto-RI; misto-cristiani democratici uniti: misto-CDU; misto federalisti liberaldemocratici repubblicani: misto-FLDR; misto-Patto Segni riformatori liberaldemocratici: misto-P. Segni-RLD.

La seduta comincia alle 19.

(La Commissione approva il processo verbale della seduta precedente).

Sull'ordine dei lavori.

PRESIDENTE. Do la parola all'onorevole Boato che ha chiesto di parlare sull'ordine dei lavori.

MARCO BOATO. Siamo ospitati nell'aula in cui si riuniscono le Giunte, che non è dotata dell'impianto di ripresa televisiva a circuito chiuso, mentre noi, salvo deliberazioni di seduta segreta che dovessimo assumere per qualche motivo particolare, abbiamo interesse che ai lavori della Commissione d'inchiesta sul Cermis sia garantito il massimo di pubblicità. Ovviamente vi è la pubblicità ordinaria, curata dai nostri collaboratori stenografi (sarà redatto resoconto stenografico di questa come delle altre sedute), però, poiché viviamo in un'epoca di mass media, abbiamo l'interesse di garantire, laddove si voglia dare conto dei lavori della Commissione, specialmente in sedute importanti come quella odierna, la pubblicità televisiva.

Richiedo formalmente al presidente che vengano predisposti nell'aula gli impianti necessari. Mi risulta però che oggi non vi sia la possibilità tecnica di predisporre la ripresa televisiva a circuito chiuso che ci collegherebbe con la sala stampa e so che vi sono giornalisti interessati a seguire in tempo reale i nostri lavori. Chiedo quindi - credo di poterlo fare anche a nome dei colleghi - di provvedere a dotare quest'aula degli impianti necessari, ovvero di disporre che in futuro i suoi lavori abbiano luogo in un'altra aula.

CESARE RIZZI. Mi associo alla richiesta del collega Boato, sottolineando però che talvolta le Commissioni di inchiesta possono presentare esigenze di particolare riservatezza dei propri lavori.

MARCO BOATO. Il magistrato può chiedere e il presidente disporre che anche una singola parte della seduta sia segreta. Personalmente ho partecipato per quattro anni ai lavori della Commissione stragi e si è sempre proceduto in questo modo: massima pubblicità, salvo quando si disponga, su richiesta dell'auditore o della Commissione, di procedere alla seduta segreta.

CESARE RIZZI. D'accordo.

SANDRO SCHMID. Mi associo alla richiesta formulata dal collega Boato.

PRESIDENTE. Mi farò carico di rappresentare al Presidente della Camera le esigenze sottolineate dai colleghi. Ritengo che sia preferibile attrezzare adeguatamente quest'aula piuttosto che tenere le sedute in una diversa sede.

Audizione del dottor Franco Antonio Granero, procuratore della Repubblica presso il tribunale di Trento e del dottor Bruno Giardina, sostituto procuratore della Repubblica presso il tribunale di Trento.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione del dottor Franco Antonio Granero, procuratore della Repubblica presso il tribunale di Trento e del dottor Bruno Giardina, sostituto procuratore della Repubblica presso il tribunale di Trento, che ringrazio per la disponibilità dimostrata.

Inauguriamo oggi una serie di audizioni che ci porteranno a far luce sulla tragedia del Cermis.

Vorremmo dai nostri ospiti una relazione chiara sul tipo di indagini che sono state svolte, sui risultati e su tutto quanto può servire a farci comprendere cosa è successo e cosa sta succedendo. Gradiremmo un'esposizione tecnica che consenta anche ai non addetti ai lavori di capire i fatti.

FRANCO ANTONIO GRANERO, *Procuratore della Repubblica presso il tribunale di Trento*. Desidero, anzitutto, ringraziare la Camera dei deputati e la Commissione, in particolare, perché nel momento stesso in cui essa inizia i suoi lavori a me sembra che la nostra convocazione possa leggersi come una sorta di riconoscimento del lavoro che abbiamo svolto; è un riconoscimento al quale teniamo moltissimo, sia per la sede in cui si manifesta, sia perché, purtroppo, dal punto di vista pratico il nostro lavoro non ha invece ottenuto, fino a questo momento, i risultati che normalmente il pubblico ministero si prefigge quando opera.

Immaginando che il vostro scopo fosse quello di avere un primo resoconto, magari sommario, di tutto quel che è successo e, soprattutto, di come lo abbiamo accertato, io e il collega Giardina ci siamo un po' divisi i compiti. Pertanto egli vi racconterà tutto il fatto, che egli conosce meglio di me nei suoi risvolti analitici; è lui, per esempio, che ha svolto le indagini nella base di Aviano.

Nella fase introduttiva, mi sforzerò di riportarvi le circostanze di fatto che sono emerse e che magari vanno anche al di là di quello che è stato l'iter del procedimento; mi permetterò anche di sottoporvi alcune impressioni di carattere generale. Premesso che è ovvio che la valutazione dei riflessi di tutto ciò non sarà mia, ma della Commissione, credo che sarebbe un po' sterile il discorso se mi limitassi a leggervi la richiesta di rinvio a giudizio.

Inizio col dire che la base di Aviano è una base americana in Italia, cioè non è una base NATO. Esiste una sostanziale

distinzione che il più delle volte nei suoi effetti pratici si sfuma, ma dal punto di vista giuridico la distinzione c'è: vi sono delle basi, direi quasi tutte, che sono frutto di accordi bilaterali tra i due paesi - ciò vale per l'Italia, ma anche per altre nazioni - e in quelle stesse basi vengono svolte anche le attività NATO; dal punto di vista pratico, quindi, spesso le due attività finiscono per confondersi, ma giuridicamente sono due cose distinte. Proprio riferendoci alla base di Aviano, essa ha funzionato anche come base NATO proprio per le operazioni della Bosnia, dalle quali è derivato poi l'incidente di cui ci stiamo occupando, però è servita anche per altre operazioni che NATO non erano (per esempio, le operazioni contro l'Iraq fatte in precedenza). La sovranità della base è italiana.

Fa un po' impressione dire queste cose alla Camera dei deputati, ma in effetti devo dirvi che questo è stato il primo dubbio che abbiamo avuto nel momento stesso della tragedia, quando ancora eravamo sul posto. In realtà, infatti, di solito non si fanno molte queste cose. Poi il dilemma lo abbiamo risolto grazie a quanto ha detto il colonnello dei carabinieri: « Non so se la sovranità della base è italiana o no, però so che dentro c'è una caserma dei carabinieri ». Questo mi è sembrato un elemento risolutivo per decidere, seduta stante, che la sovranità era italiana. È stato un metodo empirico che, però, ha funzionato. Da quel momento abbiamo iniziato le attività di indagine. E qual è stato il punto « vincente »? È stato il fatto di essere intervenuti immediatamente, nel senso che l'ordine di sequestro dell'aereo, l'ordine di acquisizione dei documenti e l'ordine di sequestro di tutti gli altri reperti sono partiti proprio nell'immediatezza del fatto come ordine telefonico e sono stati eseguiti immediatamente.

Mi permetto allora un'altra annotazione che allarga un po' il discorso: ancora una volta si è dimostrato che il pubblico ministero riesce a funzionare quando c'è una polizia giudiziaria che lo segue, che vuole fare l'indagine; quindi quando c'è, in ogni caso, una parte

dell'esecutivo, quella che poi ha il potere gerarchico sulla polizia giudiziaria, che consente che le indagini vengano fatte. In questo caso tutte le attività preliminari si sono svolte nell'arco di poche ore e sono state fatte dai carabinieri sulla base di ordini verbali, poi convalidati dai vari GIP competenti per territorio, che ci hanno consentito, sul piano giudiziario, di affrontare la giustizia militare degli Stati Uniti su un piano di assoluta parità; infatti, sebbene vi fosse un divario di forze, che sarebbe puerile e ridicolo illustrare qui, noi avevamo la disponibilità giuridica di tutto ciò che doveva servire per l'accertamento dei fatti. Questo ci ha consentito un dialogo di tipo paritario.

Tornando alla descrizione della base di Aviano, va detto che qui è soprattutto rischierato il 31° stormo di F16. Anche questo è il frutto di accordi bilaterali, di cui il primo è il cosiddetto BIA, che risale al 1954; si tratta di un accordo che, fino al momento in cui abbiamo concluso l'indagine, era ancora segreto, quindi ne abbiamo viste alcune parti, ma esso non ci è mai stato esibito, né è mai stato prodotto in atti (mi sembra di ricordare, da notizie giornalistiche, che in seguito in parte sia stato reso pubblico, ma nei nostri atti l'accordo del 1954 non c'è). Dopo questo accordo ne sono stati fatti altri, a volte di contenuto più politico, a volte più tecnico - normalmente sono chiamati *agreement* -, compreso quello che prevede il rischieramento del 31° stormo di F16 ad Aviano. Come sanno tutti, l'aereo coinvolto nell'incidente non era invece un F16 ma un aereo che era stato rischierato espressamente ed esclusivamente per compiere operazioni in Bosnia; quindi era soggetto, a sua volta, ad accordi particolari.

Voglio soffermarmi subito su uno dei punti centrali su cui abbiamo lavorato (non so se lo stesso tipo di interesse ci sarà per la Commissione): gli accordi suddetti prevedevano il divieto totale di voli a bassa quota sul territorio italiano per gli aerei rischierati in occasione delle operazioni per la Bosnia. D'altra parte vi era una logica in questo: le operazioni per

la Bosnia si facevano sempre ad un'altezza non inferiore a 5 mila piedi. Ciò con lo scopo dichiarato di non dare una sensazione di eccessiva ostilità nei confronti delle popolazioni locali della Bosnia. Non c'era nessuna ragione perché si dovessero fare dei voli di addestramento a bassa quota in Italia finalizzati a quelle operazioni che invece erano ad alta quota. In realtà abbiamo verificato - lo ha riconosciuto la stessa commissione americana - che un buon numero di voli a bassa quota è stato fatto da questo squadrone di aerei, così come abbiamo verificato che molti altri voli a bassa quota, sia di aerei italiani, sia di aerei americani, venivano svolti su tutto il territorio nazionale (ho usato l'imperfetto, perché non so cosa accada adesso, ma così era fino alla data delle nostre indagini).

E vi è un altro aspetto che mi permetto di sottoporvi. Con l'occasione abbiamo imparato, visto che nessuno di noi due aveva mai svolto il servizio militare nell'aviazione, che il volo a bassa quota è come impresso nel codice genetico degli aviatori. È veramente il miraggio dell'aviatore che si realizza. Certo, questa è una cosa difficile da provare giudiziariamente, però l'abbiamo respirata e in qualche modo ci siamo anche sforzati, nei limiti consentiti dalle finalità giudiziarie, di dirlo anche nella richiesta di rinvio a giudizio. Ripeto, è una cosa che abbiamo respirato proprio frequentando gli ambienti dell'aeronautica per fare le indagini; è una cosa che ha anche una finalità pratica perché, in effetti, molte azioni belliche vengono fatte a bassa quota, e in ogni caso è il tipo di volo che mette di più in evidenza la capacità del pilota, in quanto si tratta di un volo a vista. Chi ha seguito le cronache delle indagini sul Cermis ricorderà moltissime polemiche, molti accertamenti sugli strumenti, sul loro corretto funzionamento, eccetera. Tutto bene, però resta il fatto che il volo a bassa quota è un volo a vista.

PIETRO GIANNATTASIO. Non sempre.

FRANCO ANTONIO GRANERO, *Procuratore della Repubblica presso il tribunale di Trento*. Quelli di giorno sì.

PIETRO GIANNATTASIO. La missione *strike* con il radar si fa a bassa quota.

FRANCO ANTONIO GRANERO, *Procuratore della Repubblica presso il tribunale di Trento*. Allora ho imparato qualcosa in più.

BRUNO GIARDINA, *Sostituto procuratore della Repubblica presso il tribunale di Trento*. Si può aggiungere che le missioni fatte a 100 metri di altezza in mezzo a montagne alte 2 mila metri avvengono per forza senza radar, perché lì non ci arriva.

FRANCO ANTONIO GRANERO, *Procuratore della Repubblica presso il tribunale di Trento*. Probabilmente dei tecnici potranno darvi risposte molto più precise, ma i nostri consulenti ci hanno spiegato che quando si vola sul fondovalle con le montagne ai lati, i radar non funzionano perché raccoglierebbero segnali che non sono quelli della quota del terreno su cui si devono svolgere le operazioni.

Poiché queste sono le caratteristiche alle quali spesso si ricorre nel volo di addestramento, abbiamo visto che vi era una sorta di abitudine non solo per i voli italiani, che ovviamente si svolgono sul territorio nazionale, ma anche per i voli degli aerei statunitensi sia per quelli del 31° stormo, che si trova in Italia per gli accordi bilaterali che di per sé non hanno niente a che vedere con l'incidente, sia per gli aerei Prowler, uno dei quali ha provocato l'incidente. Vi era quindi questa abitudine dei comandi statunitensi a cui a noi è sembrato di poter correlare una sostanziale acquiescenza delle autorità militari italiane. Negli atti questo è descritto. Se poi ritenete che possa essere utile per la Commissione ricevere alcune impressioni, che evidentemente non hanno la forza di prova giudiziaria ma servono semplicemente per dare un quadro, la nostra sensazione è stata che questa sorta di acquiescenza delle autorità militari italiane dipendesse in parte dall'amore per il volo in bassa quota che è proprio dei piloti dell'aeronautica militare e in parte dal diverso rapporto di forze, so-

prattutto dal diverso rapporto economico tra l'aviazione statunitense e quella italiana. Capita spesso che i nostri piloti riescano a fare voli a bassa quota, voli impegnativi e gratificanti per il pilota, grazie alla collaborazione delle autorità statunitensi, cioè grazie alla possibilità di volare sugli F16. Ci hanno detto che un'ora di volo del Tornado, l'aereo che normalmente arma la nostra aviazione, costa 24 milioni. Quindi le ore di volo dei nostri piloti sono piuttosto limitate. Questo ci è sembrato che potesse spingere ad un certo cameratismo con i colleghi statunitensi per riuscire a volare di più. Il rovescio della medaglia era un abbassamento del livello di vigilanza, un certo rilassamento nell'osservanza delle norme.

Un'altra particolarità che abbiamo notato è che gli aerei statunitensi utilizzano soltanto le carte edite dall'apposita agenzia statunitense e non utilizzano per i voli in Italia le carte dell'aeronautica militare italiana, che pure sono regolarmente trasmesse alla corrispondente agenzia statunitense. Il dato ha assunto un certo rilievo, anche se poi non ha una rilevanza causale rispetto all'incidente, perché sulle carte degli Stati Uniti e quindi sulle carte che erano a bordo dell'aereo la funivia del Cermis non era segnata. All'inizio anche su questo vi è stato un certo dibattito perché avevamo visto ad Aviano fin dal primo giorno le carte che riproducevano la funivia, ma erano le carte italiane. Solo in un momento successivo abbiamo appurato che le carte a bordo dell'aereo erano statunitensi e la funivia non c'era.

Vi è anche da dire che questa volontaria e ripetuta violazione degli accordi a proposito dell'operazione in Bosnia, detta in gergo *Deliberate guard*, e in genere i voli a bassa quota di per sé non hanno un'efficacia causale sull'incidente. Da questo punto di vista va fatta una precisazione: sto delineando una serie di comportamenti che lasciano intravedere delle responsabilità a livelli abbastanza alti dei comandi militari, o forse addirittura responsabilità di altro tipo, certamente superiori rispetto a quelle delle poche persone che in realtà sono state indagate e per le quali avevamo chiesto il

rinvio a giudizio. C'è una spiegazione che tecnicamente non ammette soluzioni diverse, nel senso che per il processo penale anche in materia colposa occorre il riferimento ad un elemento soggettivo minimo che deve essere rappresentato dalla volontarietà e dalla consapevolezza della specifica condotta. Questi dati, secondo il ragionamento che abbiamo fatto, dovevano essere riferiti proprio a quel volo, per cui tutti gli elementi di colpa che diventavano processualmente rilevanti erano quelli riferibili a quel volo e non in generale ad atteggiamenti o comportamenti per i quali non si poteva fare un collegamento diretto con la volontà di eseguire quello specifico volo.

Questi sono i limiti tecnici del processo penale, che non può fare la storia ma deve accertare delle responsabilità che si riferiscono a determinati soggetti per i quali, tra l'altro, sia ravvisabile la consapevolezza e la volontarietà della condotta. Ciò spiega perché la richiesta di rinvio a giudizio riguardava i quattro componenti l'equipaggio dell'aereo e tre ufficiali statunitensi che si trovavano immediatamente al di sopra di loro nella catena di comando, mentre vi è stato lo stralcio degli atti per il comandante italiano della base. Non sono stati toccati penalmente tutti i livelli superiori dei comandi per le ragioni che vi ho detto.

Per introdurre il discorso sulla giurisdizione, focalizzo quello che ho accennato prima rapidamente. Il volo era contrario agli accordi, nel senso che il 21 aprile 1997 era stato raggiunto un accordo tecnico che, a causa delle continue lagnanze, vietava i voli a bassa quota in Italia per quel tipo di aereo. Resta il fatto che il divieto non è imputabile (dal punto di vista giuridico vi ho appena detto dove ci siamo fermati: all'equipaggio), nel senso che è stato fatto proprio dal comandante in capo delle forze NATO in Europa. Infatti, è stato il generale Clark che ha detto formalmente, nel provvedimento che costituisce il presupposto per rivendicare la giurisdizione degli Stati Uniti, che quello era un volo svolto in occasione del servizio. Da ciò abbiamo dedotto che il

generale Clark ha preso su di sé anche la responsabilità della violazione degli accordi che vietavano quel tipo di volo.

Mi permetto di osservare che, secondo i principi direi del diritto naturale, non si può chiedere il rispetto di un patto, quando colui che lo chiede e lo rivendica lo ha a sua volta violato. Quando parliamo di diritto internazionale, in realtà il diritto e la politica molto spesso si fondono; anzi, questo è uno dei pochissimi casi in cui veramente la giurisdizione deve fare un passo indietro rispetto alla politica, rispetto alle scelte dell'esecutivo, più che del legislativo, cioè di chi ha la responsabilità internazionale del paese. Quindi, si può fare certamente un'interpretazione giuridica del trattato, ma certo va fatta anche un'interpretazione politica. Nella richiesta di rinvio a giudizio abbiamo osservato che se, in base ad una valutazione politica e tenuto conto dell'intervenuta violazione degli accordi, gli Stati Uniti avessero rinunciato a rivendicare la loro giurisdizione, prescindendo da ogni problema interpretativo inerente alla convenzione, il giudizio si sarebbe potuto celebrare in Italia applicando il principio generale del diritto, cioè quello della territorialità previsto dall'articolo 6 del codice penale. Non lo si è fatto e proprio in Italia, anzi, da molte parti, praticamente da tutti quelli con cui abbiamo avuto occasione di interloquire, è stata avanzata l'osservazione che anche noi ci siamo sempre avvalsi della convenzione di Londra, a proposito della giurisdizione, per rivendicare a nostra volta la giurisdizione italiana sui nostri militari che erano incorsi in responsabilità all'estero (il caso più tipico è quello delle Frecce tricolori). Però vi è, giuridicamente, una differenza molto profonda, perché in quei casi non vi era nessun tipo di violazione di accordo; quindi è ovvio che ci si muoveva all'interno dell'accordo, e quando si è all'interno dell'accordo e del trattato vi sono regole interpretative che fino a quel momento avevano indotto ad interpretarlo in quel senso. Invece qui eravamo fuori dal trattato, per cui a me il richiamo alla

tragedia delle Frece tricolori appare inconfederante dal punto di vista giuridico.

Venendo alle tesi che il pubblico ministero ha ritenuto di portare avanti — ahimè con scarso successo; per fortuna ve ne è stato uno dal punto di vista pratico e storico, di cui parlerà il collega, perché i fatti sono stati accertati con rigore —, la prima è stata proprio l'inapplicabilità della convenzione di Londra, per tutte le ragioni che ho appena finito di dire. Una volta ammesso che la convenzione dovesse essere applicata, noi ritenevamo che si potesse ravvisare la giurisdizione esclusiva dell'Italia, non la giurisdizione concorrente (due sono le ipotesi previste dal trattato: quella della giurisdizione esclusiva dell'uno o dell'altro paese, oppure quella della giurisdizione concorrente) in base alla valutazione per cui la vicenda coinvolgeva, in maniera assolutamente preponderante, un interesse esclusivo dell'Italia e l'accertamento di questo reato non avrebbe in alcun modo influito sull'assetto organizzativo delle truppe statunitensi. Non vi sarebbe stata nessuna forma di ingerenza da questo punto di vista, perché è un po' questa la *ratio* delle norme che proteggono il diritto della bandiera, per così dire. La particolarità di questo caso, in cui si era spezzato completamente il nesso logico e storico tra la condotta che ha portato all'evento e la condotta militare, non creava questo tipo di problema, quindi non c'era la necessità di rispettare questa esigenza.

Invece, una volta ammessa la giurisdizione concorrente, ritenevamo che si dovesse attribuire la priorità all'Italia, sempre con riferimento alla valutazione dell'interesse preponderante come chiave di interpretazione della convenzione di Londra. In ogni caso, osservavamo poi che vi era un'ipotesi, che a noi appariva assolutamente certa, di giurisdizione esclusiva dell'Italia a proposito del reato di attentato alla sicurezza dei trasporti previsto dall'articolo 432 del codice penale. È un tipo di reato che non è previsto né dalla legislazione federale, né dalla legislazione dei singoli Stati degli Stati Uniti. Noi il dubbio lo avevamo fin dall'inizio. Ab-

biamo scritto più volte all'ambasciata, ai nostri corrispondenti, al procuratore militare di Aviano, eccetera, perché ci desero una risposta su questo punto, ma non ce l'hanno mai data. Allora abbiamo nominato un consulente di diritto internazionale che ha fatto una ricerca ed è arrivato a queste conclusioni.

PRESIDENTE. Mi scusi, a quali conclusioni è arrivato?

FRANCO ANTONIO GRANERO, *Procuratore della Repubblica presso il tribunale di Trento*. La conclusione a proposito della giurisdizione esclusiva per l'attentato alla sicurezza dei trasporti, perché non è assolutamente previsto nella legislazione statunitense.

Un altro aspetto delle tesi che abbiamo portato avanti era quello delle questioni di costituzionalità, che per la verità noi abbiamo coltivato e approfondito addirittura di più di quanto non avessimo fatto a proposito dell'interpretazione della convenzione. Ciò per quel ragionamento che vi ho accennato prima: in una materia come questa, in cui la politica dell'esecutivo, la politica internazionale del paese si fondono così strettamente con le esigenze giudiziarie di diritto interno, occorre certamente un luogo di compensazione in cui la politica e il diritto si fondono, ed è tipicamente la Corte Costituzionale a svolgere questo ruolo. Ci sembrava, quindi, che fra tutte le possibili opzioni che si presentavano di fronte a questo caso la scelta di rimettere alla Corte Costituzionale tutto quello che in qualche modo poteva essere ipotizzato intorno al trattato fosse quella più corretta.

La prima questione che avevamo sollevato riguardava l'articolo 80 della Costituzione, il quale prevede che tutti gli accordi internazionali che implicano effetti politici, rinunce, transazioni o comunque effetti sulla giurisdizione devono essere approvati con legge dello Stato. È pacifico che la convenzione di Londra è stata approvata con legge dello Stato, ma la convenzione è un quadro, è un contenitore che ha bisogno di essere riempito.

Ed è stato riempito da molte decine di patti e di accordi conclusi a livello di Governo o, addirittura, dagli Stati maggiori, a livello più o meno elevato secondo il tipo di accordi.

Quindi, ciò che dà veramente contenuto alla presenza di truppe straniere sul territorio nazionale non è il Patto Atlantico come tale, del 1949, e la convenzione di Londra, del 1951, che regola le conseguenze sulla giurisdizione del Patto Atlantico, ma tutta questa serie di patti. Il più delle volte storicamente si è verificato che il Parlamento abbia discusso di queste cose e abbia sostenuto politicamente il Governo con delle mozioni. Invece non vi è stata mai l'approvazione dei patti con legge, così come prevede l'articolo 80 della Costituzione. È una questione che la dottrina ha sollevato a lungo; su questo punto sono stati scritti dei libri. Evidentemente senza successo, forse perché non si è mai avvertita politicamente questa esigenza, oppure perché...

MARCO BOATO. Perché c'era la guerra fredda!

FRANCO ANTONIO GRANERO, *Procuratore della Repubblica presso il tribunale di Trento*. Oppure perché c'era la guerra fredda.

Qui ho la difficoltà di fare il magistrato e, allo stesso tempo, di dirvi cose che in qualche modo siano un po' utili.

PRESIDENTE. Questa è un'audizione libera, quindi lei può dire ciò che vuole.

FRANCO ANTONIO GRANERO, *Procuratore della Repubblica presso il tribunale di Trento*. Quel che è successo è che non si è mai presentato un caso giudiziario che consentisse di sollevare la questione alla Corte in quanto rilevante e non manifestamente infondata. Che non fosse non manifestamente infondata, tanto per usare l'espressione della Costituzione, direi che è abbastanza pacifico. Tutti i costituzionalisti sono d'accordo su questo punto. Il problema era che non c'era mai stato un caso che la rendesse rilevante.

Noi ci siamo sforzati di dimostrare che in questo caso la rilevanza c'era, perché erano proprio questi accordi che consentivano il presupposto di fatto in base al quale si diceva che la giurisdizione non era dell'Italia ma degli Stati Uniti. Il giudice non ha ritenuto di accogliere questa tesi.

Gli altri profili di costituzionalità, che pure sarebbero stati utili, avrebbero consentito all'Italia di rinegoziare alcune clausole della convenzione di Londra, come hanno fatto tutti i paesi della NATO, compresa la Turchia, che le hanno rinegoziate per tutelare un po' meglio la loro sovranità. Cito l'esempio della Germania, anche se potete dirmi che ha una forza che noi non avevamo: gli accordi rinegoziati tra la Repubblica federale tedesca e gli Stati Uniti, sempre discendenti dalla convenzione di Londra, stabiliscono che interessi superiori dell'amministrazione della giustizia tedesca possono rendere necessario l'esercizio della giurisdizione tedesca, in particolare nei seguenti casi: reati dai quali risulta la morte di persona, rapina, violenza carnale, eccetto i casi in cui tali reati siano diretti contro membri di una forza armata, un componente civile o una persona al servizio. Quindi, c'è una tutela molto più ampia nel caso della Repubblica federale rispetto alla nostra.

Per tornare alle questioni di costituzionalità, osservavamo che praticamente viene meno, con il meccanismo della convenzione, il principio del giudice naturale precostituito per legge, perché, in realtà, colui che commette un reato non saprà mai da chi sarà giudicato, nel senso che non esiste una norma la quale consenta in via preventiva ed astratta di stabilire chi sarà il giudice. Alla fine, infatti, tutto dipende dalla decisione del comando militare, il quale può affermare o meno che il reato è stato commesso in occasione del servizio. Questo è un concetto che si può allargare all'infinito, perché la presenza di truppe militari sul suolo straniero è di per sé servizio, altrimenti non si giustificerebbe, tant'è che abbiamo avuto ipotesi che possono anche far sorridere come quella dell'au-

siliaria della marina degli Stati Uniti che si trovava in macchina con un italiano, dalle parti di Napoli, ed ha avuto un incidente stradale; guidava lei ed hanno detto che era per causa di servizio, mentre si trattava di un incontro puramente affettivo.

A noi sembra che questa mancanza di certezza sul giudice sia uno degli elementi che vanno contro molti articoli della nostra Costituzione. Prima di tutto l'articolo 25, ma anche tutti quelli che regolano i rapporti della magistratura.

Un'ulteriore subordinata sempre in materia di costituzionalità abbiamo ravvisato anche nel fatto che non solo non è previsto e non è stabilito chi è il giudice e la scelta dipende dalla decisione di un comando militare, ma non vi è alcuna possibilità di controllo giurisdizionale su tale scelta, che, provenendo dal comando militare, non può essere assoggettata ad alcuna forma di controllo di legittimità. Voi potreste dirmi che l'imputato è uno straniero e può interessarci relativamente, ma vi sono anche le parti offese.

PRESIDENTE. Vi sono anche i concorrenti nel reato.

FRANCO ANTONIO GRANERO, Procuratore della Repubblica presso il tribunale di Trento. Sì, ma purtroppo le nostre questioni di costituzionalità non hanno avuto molta fortuna, quindi abbiamo rinunciato a fare appello.

Ci siamo resi conto che gli accordi internazionali fanno fatica a disciplinare giuridicamente e a regolare giudiziariamente la loro stessa violazione ad opera dei comandi militari. Finiamo per andare in un settore in cui il processo alla fine non ce la fa e si deve fermare perché non ha gli strumenti tecnici.

L'interpretazione estensiva del trattato, anche in presenza di accordi bilaterali che non rientrano nella NATO, adottata comunemente da tutti i Governi italiani è, secondo noi, contraria all'articolo 80 della Costituzione. Nel caso di specie, non sono stati tenuti in considerazione gli interessi dello Stato ospitante, perché tutti i danni

sono stati italiani. E poi vi devo dire amaramente che, adottando l'interpretazione classica della convenzione, quella per cui si è detto fin dal primo momento che, poiché esiste la convenzione, è pacifico che la giurisdizione è degli Stati Uniti, era del tutto prevedibile l'esito del processo americano. Un sistema processuale come quello statunitense, fondato sulle giurie (non importa che siano da corte marziale o civili) ha bisogno dell'oralità, dell'immediatezza; invece qui si trattava di celebrare un processo per un evento che si era svolto a cinquemila chilometri di distanza. Tant'è vero che se leggete la rogatoria che ci hanno fatto gli Stati Uniti, praticamente vedete che avevano bisogno che noi facessimo il processo e loro la sentenza, che hanno dovuto emanare sulla base di dati documentali, ipotesi completamente fuori dalla loro cultura processuale. Era inevitabile che assolvessero: non avevano visto il posto. Cito ora un aneddoto che rende l'idea di come il clima della giustizia americana sia diverso dal nostro, da questo punto di vista. Quando sono venuti i procuratori generali per concordare la rogatoria, ci hanno chiesto qualche pezzo di sci rotto. Noi ci siamo guardati, perché con tutto il lavoro che avevamo fatto per ricostruire il volo e per cercare le prove, non capivamo a cosa potesse servire il pezzo di sci. Loro ci hanno spiegato che dovevano farlo vedere alla giuria popolare e noi abbiamo offerto anche la cabina schiacciata, tanto che l'hanno trasportata negli Stati Uniti. Ahimè, non è servito: com'è finita lo sappiamo tutti!

Vi ringrazio e sono a disposizione per ogni ulteriore chiarimento.

PRESIDENTE. Ringrazio il dottor Granero per la sua esposizione precisa, puntuale e stimolante e cedo la parola al dottor Giardina.

BRUNO GIARDINA, Sostituto procuratore della Repubblica presso il tribunale di Trento. Nella divisione dei compiti concordata con il procuratore, il mio è quello di «volare basso» e quindi mi limiterò a

fornire una serie di dati e risultati oggettivi in ordine allo svolgimento delle indagini, tenendo presente che sono state un po' più complesse di quanto possa apparire, posto che qualcuno potrebbe pensare e anzi, qualcuno ha detto che in fondo sono andati a sbattere contro una cabina di ferro, per cui non c'era molto da accertare.

Le indagini hanno tentato di individuare due obiettivi che poi si sono andati concretizzando gradualmente, non *a priori*: le colpe dei componenti l'equipaggio (questo è abbastanza palese) e le eventuali colpe di qualcun altro, che, durante e all'esito delle indagini, noi abbiamo ritenuto di individuare in alcuni esponenti degli alti comandi della base di Aviano, nella struttura gerarchica militare americana.

Per quanto riguarda i fatti, l'incidente si è verificato alle due e un quarto del pomeriggio del 3 febbraio 1998; la cabina era situata a 110 metri di altezza e l'impatto si è verificato ad una velocità di mille chilometri orari.

Di fronte a questi dati oggettivi, appare abbastanza semplice ipotizzare la colpa del pilota. Gli accertamenti non semplici che abbiamo effettuato tramite i dati di volo e tramite i dati contenuti in un *file data recorder* (una sorta di scatola nera posta sull'aereo chiamato Prowler, che è di costruzione piuttosto vecchia) ci hanno consentito di ricostruire tutto il volo e di individuare tre fasi della rotta AV047. È stato accertato che tutto il volo si è svolto nella più completa inosservanza dei limiti previsti per il volo stesso: traiettoria, quote, velocità, tutti i dati che il piano di volo prevede espressamente per le singole tratte erano stati palesemente e clamorosamente violati. Vi è infatti una prima parte, quella che va dal decollo di Aviano fino a Ponte di legno, dove tutti i dati sono stati violati. Nella seconda parte la violazione è stata, se possibile, ancora maggiore, perché essa riguardava il passaggio sulla pianura padana, dove il sorvolo dei centri abitati, quindi di zone densamente popolate, è avvenuto a cento metri di altezza. La terza fase del volo, che individuiamo tra l'im-

bocco della Val di Fiemme, dal lago di Stramentizzo, fino al Cermis, è durata non più di un minuto: l'aereo è entrato in Val di Fiemme ad un'altezza di circa 50-60 metri dal terreno e ha percorso lo spazio che mancava per raggiungere il punto della funivia in una manciata di secondi (10 o 11 secondi circa). Quindi ha impattato contro il cavo della funivia facendo una manovra di virata che i tecnici non sono in grado di interpretare con precisione. Sono state fatte delle illazioni: c'è chi dice che sia stata una manovra di emergenza; c'è chi dice che invece il pilota il cavo non l'ha visto neanche; c'è chi dice che invece l'aereo stesse tentando di passare sotto. Questo sarebbe avvalorato dal fatto che, come ho detto in precedenza, l'imbocco nella valle è avvenuto ad un'altezza nettamente inferiore rispetto a quella della funivia.

Sin dai primi atti investigativi è emersa quale potesse essere una delle strategie difensive scelte dagli americani in generale. Uso questo termine generico perché non è stata una strategia difensiva organizzata, ma sicuramente si è andata profilando immediatamente non da parte dei piloti, che interrogati si sono rifiutati di rispondere, ma da parte di tutti gli altri militari che sono stati ascoltati in qualità di persone informate sui fatti. In particolare, dai membri dell'equipaggio che su quel medesimo aereo avevano volato lo stesso giorno, di mattina. La strategia è stata quella di ipotizzare un cattivo funzionamento del radar altimetro. Il pilota di un altro equipaggio che aveva pilotato l'aereo la mattina stessa, quando è stato sentito ha cominciato ad introdurre questo dubbio. In realtà, questa scelta strategica difensiva è stata subito scoperta come falsa, in quanto le audizioni degli altri membri dell'equipaggio, la ricostruzione della tenuta dei registri di manutenzione dell'aereo e le audizioni dei meccanici e di tutta una serie di persone ci hanno consentito di accertare che il funzionamento del radar altimetro era assolutamente regolare (negli atti troverete le varie deposizioni, che su questo punto appaiono estremamente chiare).

Ciò nonostante, attesa la rilevanza della questione sul funzionamento del radar altimetro, si è proceduto comunque all'effettuazione di una consulenza tecnica, affidata a un alto ufficiale e ad un tecnico dell'aeronautica militare italiana, dalla quale è emerso, ancora una volta e in maniera inconfutabile, il corretto funzionamento del radar altimetro. A ciò si potrebbe ancora aggiungere che, nonostante tutto, anche un cattivo funzionamento del radar altimetro sarebbe stato irrilevante, come elemento concausale della vicenda, in considerazione del fatto che la violazione della quota che imponeva il piano di volo in quella zona era talmente macroscopica che anche ad occhio chiunque si sarebbe accorto se stava volando a 400 piedi o a 1000 piedi. Aggiungiamo ancora che il manuale BOAT, che disciplina i voli BBQ, cioè quelli a bassissima quota, impone che in tutti i casi in cui si verifichi un cattivo funzionamento del radar altimetro durante un'operazione a bassa quota bisogna interromperla immediatamente e volare almeno a 2000 piedi.

Altra questione di una certa rilevanza, o perlomeno sembrava averla nell'immediatezza dei fatti, sono stati gli accertamenti relativi alla mancata segnalazione della funivia. Effettivamente, quest'ultima non era sufficientemente segnalata. Poi sono stati fatti ulteriori accertamenti ed è risultato che, in realtà, la società delle funivia aveva segnalato che doveva essere segnalata, e via dicendo. Diciamo, però che vi è tutta una serie di questioni collaterali che non hanno nulla a che fare con la vicenda, perché, in ogni caso, le segnalazioni tipiche poste sui cavi (i palloni e cose di questo tipo) non avrebbero avuto comunque nessuna rilevanza e nessuna possibilità di evitare la tragedia, posto che, come ho detto, gli ultimi dieci chilometri sono stati percorsi a 1000 chilometri l'ora.

C'è anche da dire che dalle deposizioni degli addetti alla torre di controllo di Aviano, che hanno ricevuto l'aereo, è emerso che questi avevano raccolto delle dichiarazioni del pilota, il quale diceva

che effettivamente si era accorto che c'era la funivia, cioè che al momento dell'impatto o qualche frazione di secondo prima aveva visto la cabina gialla. Quindi, se l'aveva vista, il fatto che non ci fossero i palloncini o altre segnalazioni di questo tipo, nella vicenda in concreto non ha avuto alcuna rilevanza concausale.

Per quanto riguarda poi le singole responsabilità dei membri dell'equipaggio, credo che l'argomento in questa sede interessi poco. Possiamo solo evidenziare, a titolo di cronaca, che, nell'ambito di una diversa gradazione di gravità delle responsabilità, abbiamo comunque ritenuto di individuare delle responsabilità da parte di tutti i membri dell'equipaggio. Infatti, se è vero, come è vero, che il pilota è il responsabile del volo, è altrettanto vero che il navigatore era responsabile quanto meno alla pari del pilota (oltretutto è anche responsabile del piano di volo, quindi del *briefing*, della preparazione al volo). Lo stesso dicasi, in misura minore, per gli altri membri dell'equipaggio.

Più interessante è stata l'indagine per quanto atteneva alle eventuali responsabilità della catena di comando. Sotto questo profilo, richiamerò quanto ha detto il procuratore in ordine alla tendenza, da parte degli aviatori, a volare a bassa quota: una sorta di passione, di interesse strategico, operativo e probabilmente anche emotivo perché, effettivamente, è lì che si vede se il pilota sa volare.

D'altra parte non diciamo nulla di strano, perché nel manuale Boat, pubblicato dallo stato maggiore dell'aeronautica, si dice che il volo a bassa quota è un'irrinunciabile attività addestrativa, necessaria a mettere gli equipaggi in grado di conseguire gli obiettivi loro assegnati.

Occorre dire invece che nella pubblicazione SOP ADD8, sempre dello stato maggiore dell'aeronautica, che è una sorta di raccolta di rotte standard approvate, tra cui quella chiamata AV047, cioè la rotta percorsa quel giorno (ripeto che sono rotte standard non decise dall'equipaggio), abbiamo rilevato una mancanza di coordinamento, perché in essa si stabiliva che comunque non si potesse volare

al di sotto dei 450 piedi, mentre l'AV047 contenuto nella raccolta riportava un'altezza di 480 piedi per quel punto.

Per quanto riguarda le responsabilità dei comandi, ci si è subito chiesti, poiché si verteva in materia di colpa, quanto prevedibile e prevenibile fosse un evento di questo tipo. Per rispondere a questa domanda abbiamo tentato di ricostruire i precedenti. È così che abbiamo potuto accertare che solo nei tre mesi precedenti il fatto, sul territorio nazionale, sono state compiute 449 missioni a bassa quota, di cui 46 americane; di queste, 84 (27 americane) hanno interessato la provincia di Trento. Tra queste, 11 missioni sono state effettuate dagli aerei rischierati per l'operazione *Deliberate guard* e quindi in violazione dell'accordo che non prevedeva questo tipo di voli di addestramento per quegli equipaggi.

Abbiamo anche tentato di ricostruire la reazione, l'impatto e le conseguenze dell'attività di volo a bassa quota e siamo riusciti ad accertare 73 proteste formali, da parte di vari organi o persone, 13 delle quali hanno comportato denunce di danni a persone o cose. Solo in 34 di questi casi è stato possibile identificare l'aereo: si tratta di un dato inquietante, perché mi sembrano troppi i casi in cui un aereo militare, e non certo un Piper, vola in un dato punto ad una certa ora e nessuno riesce a capire chi sia.

Comunque, il dato finale delle 73 proteste con conseguenti accertamenti da parte dell'aeronautica è l'emissione di un provvedimento disciplinare nei confronti dell'equipaggio. Sono stati accertati diversi casi in cui si sono verificate situazioni molto simili a quelle che hanno occasionato la tragedia del Cermis: nel 1987 è stata colpita la funivia del Falzarego e vi sono stati diversi feriti (per fortuna la cabina era ferma alla partenza); altri casi si sono verificati a Socchieve in provincia di Udine, a Vallarsa in Trentino, a Cortina d'Ampezzo (dopo un anno i comandi americani si sono scusati: questo è stato il massimo che si è riusciti ad ottenere). Vi è stato poi il sorvolo di Torbole del giugno 1997 ad opera di un aereo italiano. Nei

nostri atti è estremamente significativa quanto a precedenti la deposizione resa dal parroco di Molina di Fiemme, il quale ha dichiarato che dalla sede della sua canonica, che è in cima ad una montagna all'imbocco della Val di Fiemme, gli è capitato più volte di vedere gli aerei che, venendo dal lago di Stramentizzo, entravano nella valle a bassa quota e lui li vedeva dall'alto, nel senso che ne vedeva la parte superiore. Facendo un po' di conti ci siamo resi conto che questi aerei volavano a 30 metri dal terreno. Cosa che durante la ricostruzione del volo anche il pilota dell'elicottero dei Carabinieri non voleva fare.

Questo per ricostruire un quadro all'esito del quale si sono delineate in maniera netta delle situazioni in cui si collocano l'abitudine al rischio, la tolleranza da parte dei comandi di determinati comportamenti, la facile prevedibilità delle violazioni che si sono verificate in concreto e in maniera ripetuta. Possiamo dire in modo semplice e oggettivo che il fatto si è verificato a causa della contemporanea violazione di cinque norme ben precise: il divieto di voli a bassissima quota per tutti gli aerei rischierati nell'operazione *Deliberate guard* (allegato n. 1) (oggi abbiamo depositato copia della richiesta di rinvio a giudizio e degli allegati, circa 1500 pagine che sono il nocciolo dell'indagine; il fascicolo è composto da molte più pagine delle quali però non abbiamo la detenzione materiale, essendo nella disponibilità del tribunale. Abbiamo fatto delle copie che abbiamo portato informalmente ma che sono state formalmente depositate); il divieto di sorvolo del Trentino al di sotto dei duemila piedi (allegato n. 38); il divieto di carattere generale di sorvolare le montagne innestate al di sotto dei mille piedi (allegato n. 38); il divieto generale per tutti gli appartenenti al corpo dei *Marines* di volare al di sotto dei mille piedi in qualsiasi parte del mondo si trovassero; infine, quanto stabilisce il manuale Boat nelle sue norme generali e cioè il divieto di volo a quell'altitudine.

Che cosa è successo? Perché nonostante esistesse una normativa così dettagliata, si è verificata una così palese violazione? Gli accertamenti che abbiamo effettuato - li risparmio nei particolari - hanno consentito di appurare che non era comunque posto in essere un sistema qualità adeguato e finalizzato a far sì che gli equipaggi che volavano in quelle condizioni fossero sufficientemente preparati e informati delle normative vigenti e, probabilmente, anche dello stato dei luoghi che andavano a percorrere.

Abbiamo potuto accertare che all'interno della base di Aviano questi equipaggi, composti da persone che magari erano lì da pochi mesi, che non conoscevano i luoghi, le leggi e le norme di volo per i singoli paesi e luoghi, non erano informati, non si prendevano la briga di informarsi; e tanto meno i comandanti, i responsabili si preoccupavano che costoro fossero informati. Si è accertato con sicurezza, per esempio, che i *natans* - una sorta di avviso ai naviganti - venivano trasmessi ma non notificati ad alcuno; praticamente la trasmissione avveniva attraverso l'inserimento nella casella postale di uno squadrone; dopo di che restavano lì e si doveva alla buona volontà dei singoli se ogni tanto qualcuno se ne ricordava e andava a prenderli. Le norme violate non erano conosciute dall'equipaggio, e nessuno gliel'ha fatte conoscere. È stato accertato che rispetto ai venti membri dello squadrone solo tre erano al corrente dell'esistenza di alcuni limiti per ciò che concerne le quote.

Altro argomento piuttosto interessante è quello dell'uso delle carte a cui ha fatto cenno il procuratore. Gli americani volavano con le loro carte, cioè con carte americane non aggiornate, imprecise a livello tale da non contenere non solo l'indicazione della funivia ma addirittura di paesi (per esempio Cavalese non esiste nelle carte americane). Abbiamo altresì accertato che gli americani avevano le carte italiane, pubblicate dal CIGA, trasmesse in numerose copie, ma stavano nei cassetti, da qualche parte, sicuramente non negli uffici dove venivano fatti i

briefing, né negli aerei, tant'è che nell'aereo abbiamo trovato la copia di una carta americana e una copia dell'AV047. Ricordo che solo dopo la tragedia sono state chieste 100 copie delle carte italiane.

In questo contesto di negligenza generale, non è stato poi così difficile individuare le singole responsabilità della gerarchia militare americana. Innanzitutto, si è ritenuto di individuare una grave responsabilità a carico del comandante dello squadrone che, come ho detto, era composto da non molte persone. Il comandante era un pilota, quindi lui stesso, in prima persona, avrebbe dovuto avere l'obbligo prima di informare i propri piloti delle norme da osservare, poi lui stesso, come pilota, avrebbe dovuto conoscerle ed osservarle. Questo squadrone si è posizionato in Italia il 26 agosto 1997 ed ha effettuato 69 voli addestrativi, di cui 11 condotti a bassa quota (tutti illegittimi secondo la nostra prospettazione).

Ci si è chiesti poi come sia stato possibile che quel determinato volo fosse stato autorizzato, considerato che esiste un sistema abbastanza complesso di autorizzazioni. In questo caso è stato accertato che la richiesta di quel volo fu inoltrata - riteniamo consapevolmente, se non dolosamente - in un piano di volo giornaliero che conteneva tutti i voli del 31° stormo, quello dell'aeronautica militare americana di stanza ad Aviano, i cui voli vengono sottoposti alla procedura di approvazione tramite il Coacom di Martina Franca. Viceversa, i voli delle forze rischierate per l'operazione Bosnia avrebbero dovuto subire un'altra procedura ed essere trasmessi ed autorizzate dalla V ATAF di Vicenza. E poiché la V ATAF era l'organo che aveva emanato il divieto dei voli a bassissima quota per i velivoli impegnati nell'operazione Bosnia, appare abbastanza facile ipotizzare che un'autorizzazione di questo tipo se fosse stata inoltrata presso la V ATAF non sarebbe mai stata concessa. I meccanismi li abbiamo accertati in maniera assoluta (è stato sentito l'allora comandante della V ATAF, il generale Vannucchi). Tutto questo lo diciamo a ragion veduta, in maniera

decisamente oggettiva. Il piano di volo contenente i voli del 31° stormo è stato inviato per l'approvazione, tramite l'ufficio della base italiana di Aviano, al centro Coacom di Martina Franca, mentre invece sarebbe dovuto passare attraverso l'autorizzazione della V ATAF di Vicenza. Non pare possibile che una situazione del genere possa essersi verificata per errore. Fatto sta che l'approvazione del volo da parte del Coacom di Martina Franca è stata pressoché automatica, perché il piano di volo comprende tutta una serie di sigle che attengono alla rotta e ai velivoli. Conseguentemente, è stato facile ottenere questa autorizzazione. Ripeto, comunque, che ne erano già state fatte undici in precedenza, quindi il meccanismo era sufficientemente sperimentato.

La responsabilità del comandante dello squadrone è emersa in maniera estremamente grave. Inoltre si è accertato anche che i registri sui quali venivano annotati e inseriti tutti gli ordini e gli aggiornamenti degli ordini non erano minimamente presi in considerazione. Pertanto vi era una ignoranza generalizzata della normativa che avrebbe imposto un comportamento di volo decisamente diverso. In questo ambito si è ritenuto di accertare l'esistenza di responsabilità anche organizzative più generali in capo al comandante della base americana e al comandante del reparto operativo del 31° stormo, che potremmo definire il « padrone di casa » nella base di Aviano. D'altra parte, la stessa commissione d'inchiesta statunitense ha affermato che i reparti *United States Marines Corps* sono inquilini della base di Aviano e del 31° Fighter wing. Di conseguenza sono tenuti all'osservanza delle procedure locali e della regolamentazione italiana sulla navigazione a bassa quota, contenute nel documento USA FMC1 11 F16, che è uno di quelli citati. Da ciò emerge che, sussistendo un obbligo di osservanza della normativa da parte degli squadroni ospitati, è facile individuare un correlativo obbligo da parte dei padroni di casa di informare sulle normative vigenti in ordine all'esecuzione di questo tipo di voli. Cosa che, come abbiamo già detto e come emerge chiaramente dagli atti proces-

suali, non si è mai verificata. Si è così potuto accertare che vi sono state tante violazioni reiterate e tutte collocate in un contesto di consapevole tolleranza da parte dei comandi responsabili. Esempio tipico è quello di cui abbiamo parlato, e cioè non avere minimamente curato la diffusione delle carte italiane tra gli equipaggi americani.

Ciò che diciamo è tutto molto formale, ed è giusto che sia così. Se volessimo aggiungere l'esperienza personale di chi per molti giorni ha lavorato in quell'ambiente, potremmo dare un tratto un po' più umano alla vicenda e dire che, al di là della formale e corretta collaborazione con gli americani, i comandanti della base si sono rivelati piuttosto insofferenti alle attività investigative e anche piuttosto stupiti per il fatto che potessimo farle.

Comunque, con la commissione venuta dagli Stati Uniti la collaborazione è stata corretta, nel senso che operando sul campo c'è stata reciproca collaborazione tra i nostri consulenti tecnici e i loro esperti, soprattutto nella fase di decodificazione del *tape* che conteneva i dati del volo. C'è anche da tenere presente che quando sono arrivati, noi avevamo già tutto in mano, dalle carte, ai piani di volo, ai registri di manutenzione dell'aereo, agli orari dei meccanici, all'aereo stesso, cosa che non riuscivano a capire e non gli andava giù. Quindi, la collaborazione c'è stata per forza.

Questi sono i dati oggettivi che ci hanno portato all'emissione della richiesta di rinvio a giudizio del 26 maggio 1998, dalla lettura della quale si evincono le singole posizioni e i singoli indagati. In quella sede sono stati effettuati degli stralci e sono stati trasmessi gli atti alle procure militari di Padova e di Bari, competenti rispettivamente per Aviano e Martina Franca, allo scopo di accertare eventuali ipotesi omissive di rilevanza penale nei comportamenti tenuti dal comandante di Aviano e dagli addetti al Coacom di Martina Franca, l'organo competente ad autorizzare quel volo che mai avrebbe dovuto essere autorizzato.

PRESIDENTE. Ringrazio il sostituto procuratore per la relazione che ci sta aiutando nel difficile cammino che abbiamo intrapreso.

Insieme con alcuni membri della Commissione mi sono recato sul posto ed ho potuto constatare a quale altezza è passato l'aereo. Ciò per noi è stato motivo di sorpresa, perché una cosa è descrivere i fatti, cosa diversa è verificarli. Il nostro ospite ha parlato del parroco che vedeva gli aerei dall'alto e noi vedendo la chiesa abbiamo potuto capire a che altezza passassero gli aerei.

Prima di passare la parola ai colleghi, vorrei rivolgere una domanda ai nostri ospiti, i quali ci hanno detto che già in precedenza vi erano state segnalazioni di voli a bassa quota. Poiché questo comportamento integra ipotesi di reato (magari di pericolo, senza evento), vorrei sapere come si siano comportati i sostituti procuratori o l'autorità giudiziaria. Sono state svolte le indagini, oppure le denunce sono andate nel dimenticatoio con il modulo dell'archiviazione?

MARCO BOATO. Ringrazio i magistrati per le relazioni chiare ed esaustive. Giustamente il procuratore della Repubblica di Trento ha detto che nel processo penale e nell'accertamento delle responsabilità penali vi sono dei limiti obiettivi che vanno rispettati. Noi siamo in una fase molto diversa, siamo a valle di una situazione obiettiva di impotenza della giurisdizione italiana e a valle anche di una pronuncia giurisdizionale americana, che sappiamo di che tipo sia stata. Anche per questi due motivi si è istituita la Commissione di inchiesta, che però ha due finalità: una riguarda l'accertamento, ovviamente sotto il profilo dell'inchiesta parlamentare, che non è giudiziaria, anche se agisce con gli stessi poteri e limiti dell'autorità giudiziaria; l'altra finalità è di dare indicazioni al Parlamento e al Governo riguardo alle iniziative e alle misure da prendere rispetto ai profili della sicurezza per il futuro (e molti elementi di questo tipo sono emersi).

Proprio sulla base della vostra esperienza giudiziaria, e vorrei aggiungere anche della vostra esperienza umana — si capisce infatti che è un'esperienza che deve avervi provato anche sul piano umano, ed è bene che sia così —, quali potrebbero essere, dal vostro punto di vista, i profili più interessanti, per i limiti che sono stati riscontrati, per gli ostacoli e per le difficoltà che sono stati incontrati o anche per i livelli non superabili da un'indagine di carattere giudiziario-penale? Quali potrebbero essere i profili su cui, dal vostro punto di vista, più opportunamente una Commissione di inchiesta di questo tipo, che ha pochi mesi a disposizione — fra l'altro in mezzo ci sono elezioni regionali, pause estive, eccetera — potrebbe portare avanti un lavoro proficuo? Ciò tenendo conto che oltre allo stenografico delle vostre relazioni, da domani avremo a disposizione le 1.500 pagine che sono state depositate.

ELVIO RUFFINO. Non ho capito un aspetto di merito degli avvenimenti e dei fatti. Ho sentito che da una parte vi è una illegittimità per quanto riguarda l'autorizzazione del volo; quindi il piano di volo non era legittimo, non era adeguato alle regole; poi, sempre se ho capito bene, vi sarebbe stata una difformità dello stesso pilota nella sua operatività, in quanto si sarebbe distaccato persino da questo piano di volo illegittimo. Vorrei quindi che mi confermaste se abbia capito bene o meno. Vorrei sapere poi perché il piano di volo non era legittimo, non era secondo le regole. Mi pare che lo fosse per il merito, non solo per il tipo di autorizzazione, perché è stato detto che la V ATAF non lo avrebbe mai autorizzato. Quindi immagino che in quel piano di volo vi fosse qualcosa che non era secondo le regole.

La seconda questione riguarda le autorità italiane, sia della base di Aviano, sia più in generale. Cioè qual è il ruolo delle autorità italiane nel controllo di questa attività addestrativa? Come si è sviluppata? Esiste, più in generale, la possibilità di un pregnante controllo che, non solo per questo volo ma per tutta la serie di

episodi che sono stati valutati, mi sembra non avvenga di fatto, non abbia alcuna conseguenza? La questione è importante anche dal punto di vista tecnico, perché quando se ne è parlato in altre sedi è stato detto che l'accertamento è tecnicamente molto difficile, ma qui vediamo che è di prioritaria importanza.

CESARE RIZZI. Il procuratore Grano e il sostituto procuratore Giardina sono stati molto esaustivi. Ciò che mi ha colpito di più è sentire che gli aerei volavano con carte non aggiornate, dove addirittura Cavalese non esisteva. È stato detto che poi subito dopo sono state chieste 100 carte italiane. Mi chiedo: per quale motivo? Chi autorizzava? Perché volavano con le carte di volo americane anziché italiane? Parliamoci chiaro, questi personaggi stavano giocando? A mio avviso, stavano giocando. Volando a 1000 allora ad un'altezza di 110 metri è molto importante che le carte di volo siano aggiornate. Dovremmo capire chi autorizzava a volare con carte di volo non aggiornate.

GIOVANNI MARINO. Il dottor Giardina, in particolare, ha parlato di alcuni episodi precedenti che si erano verificati qualche anno prima in varie parti. In conseguenza di questi episodi vi era stato un intervento delle autorità italiane presso le autorità americane? In caso affermativo, di che tipo era stato questo intervento? Da ciò che voi avete detto con tanta precisione, sembra poi che i voli a bassa quota si verificassero con una certa frequenza, tanto che avevano allarmato persino le popolazioni del posto. Di queste preoccupazioni avete accertato se ne fossero venute a conoscenza le autorità italiane? E in questo caso che cosa avevano fatto?

Abbiamo sentito che i piloti viaggiavano con le carte americane pur essendoci quelle italiane dove invece erano segnalati gli ostacoli (per esempio, certamente era segnalato Cavalese).

LUIGI OLIVIERI. Anche la funivia!

GIOVANNI MARINO. Anche la funivia. Si è accertato se le autorità italiane erano a conoscenza di questa particolare situazione veramente strana, per cui i piloti si servivano soltanto delle carte americane? Mi sembra che il dottor Giardina abbia detto che nell'aereo fu trovata anche qualche carta italiana, per cui...

BRUNO GIARDINA, *Sostituto procuratore presso il tribunale di Trento*. Di italiano c'era la fotocopia della SOP ADD8, contenente l'AV047, cioè la rotta...

GIOVANNI MARINO. Comunque, da quanto ho capito questi piloti americani è come se stessero facendo un'attività sportiva rischiosa, senza preoccuparsi delle conseguenze che avrebbero potuto determinare e che poi hanno determinato.

Vi è poi una questione di carattere strettamente giuridico. Signor procuratore, lei ha fatto riferimento ad alcune norme della nostra Costituzione per quanto riguarda i trattati internazionali. Le sue osservazioni mi sono sembrate molto serie, perché la Convenzione di Londra va bene, ma al suo interno poi bisognava operare in un certo modo, tant'è che la Repubblica federale tedesca lo ha fatto garantendosi. Lei poi ha fatto riferimento, se non ho capito male, alla possibilità di aggirare certi ostacoli, e ha parlato di attentato alla sicurezza dei trasporti, che a me sembra un'ipotesi molto seria e valida per sfuggire alle forche caudine dei trattati internazionali che ci bloccavano. Su questo punto vorrei pregarla, cortesemente, di dirci qualcosa in più, perché ritengo che la Commissione queste cose debba poi eventualmente esternarle. Il nostro, infatti, non sarà certo un processo nel senso giuridico del termine, ma svolgeremo un'inchiesta per vedere le cause, gli atteggiamenti e i comportamenti, anche delle nostre autorità italiane, e per vedere se questi vostri suggerimenti, molto seri e pertinenti, siano stati raccolti. Oppure perché sono stati fatti cadere.

LUIGI OLIVIERI. Non so se sia usuale, da parte di un commissario di una Com-

missione di inchiesta, ringraziare un'autorità giudiziaria, nell'ambito del suo ufficio, per il pregevole lavoro che è stato fatto su una questione di così ampia valenza come quella che stiamo trattando. Però se non è usuale, questa sera io lo voglio fare, anche in modo formale, perché sono convinto che se sull'accertamento del fatto la nostra Commissione non avrà grosse difficoltà ciò sarà dovuto al pregevole, efficace, efficiente, direi difficilmente riscontrabile lavoro di indagine e di accertamento, tra l'altro brillantemente esposto qui in audizione, del procuratore Granero e del sostituto procuratore Giardina.

Detto questo vorrei dare una notizia ai colleghi e rivolgere alcune domande ai nostri ospiti.

Per quanto riguarda la violazione dell'articolo 432 del codice penale (attentato alla sicurezza dei trasporti), la Camera ha fatto qualcosa: i colleghi membri della Commissione giustizia ricorderanno di aver avuto modo di sottoscrivere una risoluzione, che poi si è sviluppata parzialmente, con la quale si chiedeva al Governo di percorrere tutte le strade previste dalla convenzione di Londra per la fattispecie penale che non ha il vincolo della reciprocità nell'ambito del sistema penale degli Stati Uniti né in campo civile né, per quanto riguarda la fattispecie specifica, in campo penale. In quell'occasione il Governo diede una risposta precisa in senso positivo per bocca del sottosegretario alla giustizia, collega Corleone. Noi rinunciammo a portare avanti la risoluzione, per cui non vi fu un voto finale. Ciò perché avremmo dovuto aprire un contenzioso di carattere arbitrale, già disciplinato e previsto nel trattato di Londra, che avrebbe portato alla definizione del caso da parte dei ministri della difesa dei paesi partecipanti alla NATO, e quindi nel Consiglio dell'Atlantico del nord. Anche lì, sarebbe valsa la consuetudine di riconoscere la giurisdizione esclusiva degli Stati Uniti.

Vi è quindi un'attività parlamentare in questo senso che è compresa nei fascicoli, anche se penso che la pregevole parte

della richiesta di rinvio a giudizio formulata dalla procura della Repubblica di Trento, sotto l'aspetto dei rilievi di costituzionalità, per noi non sia di grande interesse, perché di fronte ad una sentenza del GUP che ha riconosciuto la giurisdizione esclusiva degli Stati Uniti, non possiamo entrare nel merito né fare contestazioni. Semmai possiamo suggerire le modifiche, tra l'altro parzialmente anticipate, la primavera scorsa, dal Presidente del Consiglio nella discussione su interpellanze in merito alla giurisdizione in casi simili, quantomeno per la tutela delle parti lese che nella situazione attuale sicuramente non è riconosciuta.

Nella richiesta di rinvio a giudizio vi è la dichiarazione del capitano Brian che riguarda la non funzionalità del radar altimetro. Si trattava di una copertura? Dico questo perché abbiamo poi verificato che gli altri componenti dell'equipaggio che avevano volato la mattina hanno dichiarato che il radar altimetro funzionava.

I tecnici del pubblico ministero hanno prospettato l'ipotesi della manovra temeraria. Al di là della richiesta di rinvio a giudizio, qual è l'opinione dei nostri ospiti in merito?

A pagina 57 della richiesta di rinvio a giudizio si fa cenno ad un video di un anno prima trasmesso non so bene se da una rete privata italiana o americana...

BRUNO GIARDINA, *Sostituto procuratore della Repubblica presso il tribunale di Trento. Americana.*

LUGI OLIVIERI. ... e che è stato acquisito agli atti. Vorrei sapere perché sia stato acquisito, che cosa riproducesse e se fosse riferito o riferibile alla Val di Fiemme.

Si è fatto riferimento, come persona informata dei fatti, al generale Vannucchi in merito alla disciplina del volo. Vorrei qualche ulteriore informazione circa le affermazioni di questo alto responsabile del comando.

GIUSEPPE DETOMAS. Desidero ricordare, come ha già fatto l'onorevole Boato,

che noi da un lato abbiamo gli stessi poteri dell'autorità giudiziaria e dall'altro abbiamo forse meno vincoli e possiamo fare riferimento ad elementi che non hanno valore di prova e magari neanche di indizio, cioè alle sensazioni che per noi possono essere significative per comprendere la dinamica della tragedia e l'attività dell'autorità giudiziaria.

Il dottor Giardina ha parlato di una certa insofferenza da parte delle autorità militari americane e della sorpresa per il fatto che l'autorità giudiziaria italiana potesse svolgere indagini su materiale coperto dal segreto militare. Da cosa ha ricavato questa sensazione? Tale insofferenza celava qualcosa? Hanno avuto l'impressione che non tutto sia stato detto o sia emerso con chiarezza?

Il presidente ha chiesto cosa abbia fatto l'autorità giudiziaria a seguito delle segnalazioni precedenti. Cosa facevano le autorità amministrativa e militare di tali segnalazioni, che mi risulta siano state fatte anche dai carabinieri di tante stazioni del Trentino e dell'Alto Adige?

FRANCESCO PAOLO LUCCHESI. Dal'esposizione dei fatti si evince chiaramente che gli organi preposti al controllo hanno agito in modo molto superficiale e approssimativo, tanto che non è difficile riscontrare gli estremi dell'imperizia, imprudenza e negligenza.

Fatta questa premessa che ha portato alla richiesta di rinvio a giudizio da parte del procuratore, ritengo che la Commissione parlamentare d'inchiesta, visto come sono andate le cose in America, dovrebbe cercare di colpire i responsabili. Dal punto di vista del diritto internazionale, accertate le responsabilità, quali sono gli strumenti che possiamo attivare per rimettere in moto la macchina della giustizia?

GIOVANNI SAONARA. Purtroppo, presidente, ho potuto ascoltare solo la relazione del dottor Giardina. Mi auguro, quindi, che sia l'ultima volta che si verifica una sovrapposizione di tempi tra Commissione e aula. Ciò non è infatti tollerabile da parte mia, perché i nostri

ospiti sono importanti e non possiamo essere quotidianamente richiamati alla funzionalità dell'aula. Mi auguro, pertanto, che vi sia un'intesa tra il presidente della Commissione e il Presidente dell'aula affinché non si verifichino ancora sovrapposizioni di orario nei lavori.

Il sostituto procuratore Giardina ha parlato di diffusa negligenza o di generale negligenza. Già il collega Detomas gli ha chiesto ragione degli esiti rispetto alle segnalazioni. Personalmente vorrei andare un po' più in là. Premesso che anche in Parlamento esistono strumenti tradizionali di sindacato ispettivo che si differenziano tra loro e che molte volte noi stessi ricorriamo più che alle interrogazioni alle interpellanze e alle segnalazioni, vorrei sapere se nel corso dei lavori i nostri ospiti abbiano avuto la sensazione che anche questa prassi delle segnalazioni fosse sostanzialmente svuotata. In pratica, organi della pubblica amministrazione, centrali, periferici, singoli cittadini, eccetera, usano uno strumento svuotato di significato: la denuncia, la segnalazione, l'inoltro di una lamentela. Credo che sia importante, soprattutto dal punto di vista del cittadino meno inquieto e meno intrigato, di fronte a fatti che, evidentemente, molte volte superano anche la sua immaginazione.

SANDRO SCHMID. Desidero anch'io ringraziare i nostri ospiti per aver accettato l'invito della Commissione e soprattutto per la grande chiarezza e lucidità delle loro esposizioni.

Vorrei porre due questioni, una delle quali è già stata anticipata. Il famoso nastro della video registrazione è sparito, per quanto riguarda il volo di cui stiamo discutendo. Quindi sarebbe significativo sapere se da parte vostra vi sia stata l'effettiva possibilità di prendere visione di altri nastri di questo tipo, cioè relativi ai voli, per capire in maniera diretta come funzionavano tali voli anche dal punto di vista della soggettività dei comportamenti degli equipaggi.

Vi è poi una questione che mi interessa ancora di più, anche perché rientra in una parte importante dello spirito della

Commissione, che è quello di trovare il massimo di indicazioni per evitare nel futuro il ripetersi soprattutto di casi di questo tipo. Di solito quando vi sono degli accordi fra due parti è evidente che vi è una parte che è tenuta a rispettarli, e ciò mi sembra ovvio. Quello che invece mi sembra ancora in ombra, per cui mi interesserebbe conoscere il vostro giudizio, è che anche l'altra parte abbia l'obbligo di controllare il rispetto di quegli accordi. Mi sembra che da questo punto di vista ci siano lacune spaventose.

Il dottor Granero ha parlato di 439 missioni a bassa quota, di cui solo una parte riguardava gli Stati Uniti, in quanto circa 400 riguardavano anche voli italiani a bassa quota. Vorrei capire se le norme che sono nei trattati circa i voli a bassa quota riguardino anche l'aviazione italiana. Rispetto a queste centinaia di voli vi sono responsabilità, nel senso che le norme in questione non sono state rispettate? L'autorità giudiziaria militare, rispetto a questo fatto e a tutte le segnalazioni fatte in precedenza, sta portando avanti indagini o attività precise?

GUALBERTO NICCOLINI. Ci è stato detto che gli aerei del 31° stormo posizionati per la missione in Bosnia non potevano volare a bassa quota e che per i voli dovevano chiedere l'autorizzazione a Vicenza. Poiché Vicenza non dava tale autorizzazione, si faceva il giro e si chiamava Martina Franca. Quest'ultima sapeva che questo tipo di autorizzazioni erano richieste per i voli a bassa quota del 31° stormo o a Martina Franca risultava che riguardavano, evidentemente, altri aerei e altri voli? L'imbroglio che nasceva dalla base di Aviano era conosciuto o no da Martina Franca?

ROLANDO FONTAN. Mi congratulo anch'io con i nostri ospiti per il loro contributo ai nostri lavori. Il dottor Granero ha detto che il contenuto di questi accordi non va ricercato tanto nel Patto atlantico, né nella convenzione di Londra, ma nei singoli patti fatti o dagli esecutivi o dagli Stati maggiori. Ha detto anche che

era previsto che la giurisdizione fosse dell'Italia. Forse non ho capito io, ma allora a monte c'era un patto concreto? Quale era l'ultimo accordo di fatto che disciplinava il tutto? Chi l'aveva firmato? Cosa conteneva in concreto?

FRANCO ANTONIO GRANERO, *Procuratore della Repubblica presso il tribunale di Trento*. Rispondo anzitutto alla domanda del presidente. Prima di questa tragica vicenda alla procura di Trento non sono mai arrivate segnalazioni che potessero integrare ipotesi di reato. Non potrei escludere che qualche volta fosse stato segnalato un volo a bassa quota. Non lo so, e oltretutto non ero io il procuratore della Repubblica negli anni precedenti. Ma se anche fosse stato segnalato in maniera nuda, senza altri particolari, di per sé non è un'ipotesi di reato. Quindi non c'erano ragioni per indagare. Le ragioni si potrebbero vedere adesso, quando si è constatato che questo tipo di volo provoca incidenti drammatici. Ma di per sé, il fatto che qualcuno si lamenti perché un aereo è volato basso, dal punto di vista della giurisdizione ordinaria, quindi civile, non implica nessuna ipotesi di reato. Può esserci una violazione di qualche consegna militare, ma sarebbe un reato militare. A conoscenza nostra, invece, c'è il procedimento, di cui io però ignoro l'esito, riguardante l'incidente del Falzarego, dove vi sono state lesioni a persone. Quindi, probabilmente quegli atti sono tra quelli che il giudice ha e che potrà trasmettere alla Commissione. Su questo un altro tipo di indagine non l'abbiamo fatta perché sarebbe stato fuori dei nostri poteri, in quanto ciascuno di noi non ha una competenza generale sull'attività di tutti gli altri; avremmo potuto farla soltanto se l'attività svolta da un altro pubblico ministero fosse stato rilevante ai fini dell'incidente per cui noi procedevamo. Ma palesemente non era così, perché anche per la ricostruzione delle colpe direi che gli elementi li avevamo.

BRUNO GIARDINA, *Sostituto procuratore della Repubblica presso il tribunale di Trento*. Le uniche segnalazioni che si sono

tramutate in comunicazioni giudiziarie hanno portato a delle notifiche alle procure militari. Infatti esistono alcune denunce presso la procura militare di Padova per aerei decollati da Aviano. Non ne conosco gli esiti, ma non mi risulta che siano stati particolarmente eclatanti.

MARCO BOATO. Ci vogliono i morti!

PRESIDENTE. Chiederemo chiarimenti al procuratore militare di Padova che ascolteremo al più presto.

FRANCO ANTONIO GRANERO, *Sostituto procuratore della Repubblica presso il tribunale di Trento*. La procura di Padova ci aveva trasmesso un elenco delle segnalazioni. Inoltre, come ha già detto il dottor Giardina, i casi in sede amministrativa (cioè di inchiesta dell'aeronautica) in cui gli aerei sono stati identificati sono molto pochi. D'altro canto nessuno aveva voglia di identificarli. Tutto ciò che avviene in volo è accuratamente registrato, ci sono sistemi informatici estremamente complessi, per cui se si volesse si potrebbe benissimo vedere quale aereo vola ad una certa ora di un certo giorno in un dato luogo.

BRUNO GIARDINA, *Sostituto procuratore della Repubblica presso il tribunale di Trento*. Nell'incidente del Falzarego il pilota è stato assolto dal disastro colposo perché il fatto non costituisce reato.

PRESIDENTE. L'Italia è il paese delle indagini conoscitive fatte dalle procure.

FRANCO ANTONIO GRANERO, *Sostituto procuratore della Repubblica presso il tribunale di Trento*. È difficile rispondere alla domanda dell'onorevole Boato. Dal nostro discorso emerge che dal diverso peso specifico dei rapporti Stati Uniti-Italia discende il comportamento della nostra aeronautica. Se possiamo andare un po' al di là del fatto giudiziario e fare riferimento alle impressioni ricevute frequentando gli uffici dello stato maggiore e parlando con alti ufficiali e personale di livello inferiore, dobbiamo dire che pur-

troppo abbiamo respirato un'aria di suditanza: lo dico come cittadino e non come procuratore della Repubblica in quanto non ho le prove. Però, ho vissuto questa esperienza stando giorni e giorni nel palazzo dello stato maggiore dell'aeronautica. Per cominciare mi sono accorto che negli uffici di importanti ufficiali italiani (vi era molta cordialità e ci lasciavano grande libertà) i nostri generali conferivano con i colonnelli americani. Per chi ha fatto il militare, questo ha una certa rilevanza, perché mediamente si parla tra parigrado. Un'altra impressione che ho avuto è che se i nostri ufficiali dell'aeronautica si urtano per le ragioni più varie con i comandi alleati in genere, hanno concluso la loro carriera, o almeno hanno dei problemi. Mi è capitato di vedere un generale che con le lacrime agli occhi diceva: «Noi non diventeremo mai comandanti delle forse aeronautiche in Europa; non ci tocca». Ho citato questo aneddoto, come cittadino, per dare l'idea del clima che si vive.

PRESIDENTE. Sono sue impressioni umane che non hanno alcun radicamento nei fatti: lo dico per chiarire.

MARCO BOATO. Ho vissuto una lunghissima esperienza nella Commissione stragi sulla vicenda di Ustica ed ho ascoltato moltissimi generali. So che la domanda che ho rivolto non ha una facile risposta, però essa va intenzionalmente al di là del limite giudiziario. Visto che siamo in una fase di libera audizione, sapendo di fare una domanda impegnativa e che tutto questo va oltre la responsabilità di un'autorità giudiziaria, preso atto dei risultati e dell'iter dell'inchiesta che qui ci è stata sintetizzata, vorrei sapere dai nostri ospiti quali potrebbero essere le linee di percorso del nostro lavoro, a partire dalla loro esperienza.

Ho fatto questa precisazione per togliere responsabilità formali a ciò che viene detto con assoluta libertà.

FRANCO ANTONIO GRANERO, *Procuratore della Repubblica presso il tribu-*

nale di Trento. Con questa chiarissima precisazione si può continuare sulla linea delle impressioni. Probabilmente sviscerare questi aspetti potrebbe essere utile per dare tranquillità; ma ciò è difficile se è vero, come ci è sembrato di capire, che vi sono problemi economici (la quantità delle ore di volo), oltre che di carriera.

La base di Aviano è a sovranità italiana, però chi entra e vede l'edificio del comando italiano e poi, dopo molte ore di attesa, viene ammesso a quello del comando americano, si rende conto di come stanno le cose sul piano dell'effettività del potere.

Certo è che poi i poteri formali sono invece tutti molto saldi.

Credo di poter rispondere a qualche altra domanda, per esempio quella sulla illegittimità di quel volo. Quel volo era illegittimo perché era a bassa quota, perché così era previsto in quello *standard*: esiste un manuale che illustra ed elenca tutte le rotte *standard*, con tutte le loro caratteristiche. Questo volo era a bassa quota, quindi non poteva essere fatto dagli aerei schierati per la Bosnia. In questo senso era un volo illegittimo. E non solo in questo senso, ma credo che il dottor Giardina possa essere più preciso al riguardo.

BRUNO GIARDINA, *Sostituto procuratore presso il tribunale di Trento*. È stato chiesto perché il volo fosse illegittimo. Il volo era illegittimo perché era a bassa quota: le quote *standard* consentivano di volare ad altezze che non potevano essere tenute in quella situazione concreta, sia oggettiva, sia soggettiva. In quest'ultimo caso perché gli americani non potevano farlo, in quanto vi erano divieti specifici per loro. Ma non potevano farlo neanche gli italiani, perché esistevano norme dello Stato maggiore dell'aeronautica che vietavano il volo sotto i 1000 piedi in Trentino-Alto Adige. Quindi, la V047 è una rotta *standard* ipoteticamente ipotizzabile quando le norme non lo vietano, e nel caso di specie le norme vietavano che chiunque, a maggior ragione gli americani, potesse fare quel volo.

È stato chiesto poi se Martina Franca abbia autorizzato il volo e se fosse consape-

vole di farlo. Ho con me l'allegato numero 12, che lascio agli atti della Commissione, che riporta il piano di volo giornaliero (PVG) del giorno 2 febbraio 1998, cioè quello del giorno prima della tragedia, che è stato inviato a Martina Franca con la richiesta di autorizzazione. Vedrete tutta una serie di sigle apparentemente incomprensibili, ma leggendole bene si capisce subito che le autorizzazioni di tutti i voli della giornata riguardano gli F16, che sappiamo tutti essere i cacciabombardieri americani, tranne uno, cioè il Prowler, che non faceva parte del 31° *Fighterwind* e che evidentemente, quindi, era solo in dotazione al corpo dei *marines*. Dunque, questa piccola osservazione di noi profani, probabilmente non avrebbe dovuto sfuggire neanche ad un Coacom militare.

FRANCO ANTONIO GRANERO, *Procuratore della Repubblica presso il tribunale di Trento*. Forse si potrebbe ancora chiarire che la questione del rapporto tra Coacom di Martina Franca e V ATAF sta nel fatto che, da ciò che ci hanno spiegato, avviene tutto attraverso sistemi informatici. Ma sono proprio due diversi livelli di comando con due diverse finalità: il Coacom di Martina Franca ha il compito di deconflittare i voli (se non volessimo risultare offensivi rispetto alla difficoltà tecnica della materia, dovremmo dire che deve evitare soprattutto la collisione, deve valutare la fattibilità tecnica delle rotte e del volo); mentre il compito della V ATAF è tattico-strategico rispetto agli obiettivi che la NATO si prefigge. Quindi, quando si tratta di missioni NATO la V ATAF non esclude Martina Franca, semplicemente operano su due piani diversi. Certo è che quando la missione è NATO, il volo deve essere instradato sul sistema informativo che passa dalla V ATAF. Il generale Vannucchi ci ha spiegato che se quel volo fosse arrivato, il *software* del comando è fatto in modo tale che lo avrebbe automaticamente respinto. Questa è la regione che ci ha consentito di dire che di lì non era passato e che era stato inserito semplicemente sul sistema informatico che portava a Martina Franca per il controllo del volo.

C'è anche da dire che Martina Franca soltanto da un mese svolgeva questo servizio per l'Italia del nord, perché fino al mese precedente era svolto dal ROC di Montevenda. Quindi, su questo elenco di voli, in ogni caso sarà la magistratura militare di Martina Franca a dire la sua.

Perché volavano con le loro carte? I nostri ufficiali ci hanno spiegato che questa è una prassi corrente per l'aviazione degli Stati Uniti, anche se esistono accordi internazionali per cui ogni paese di volta in volta manda le carte aggiornate all'agenzia americana. Infatti ci hanno fornito la prova che lo avevano fatto. Probabilmente, dunque, si tratta di una domanda che può essere rivolta a loro, perché in proposito noi potremmo fare solo illazioni.

BRUNO GIARDINA, *Sostituto procuratore della Repubblica presso il tribunale di Trento*. L'aspetto delle carte è sicuramente emblematico e idoneo a descrivere le condizioni psicologiche con cui operavano gli americani. Non è sostanzialmente determinante perché, a prescindere dal fatto che sulla carta ci fosse segnato o no Cavalese, se loro avessero osservato esattamente la rotta, così come era segnata (AV047), non sarebbero dovuti passare da lì, né su Cavalese, né dentro la valle; sarebbero dovuti passare ben più alti e ben più spostati, di almeno dieci miglia verso est.

FRANCO ANTONIO GRANERO, *Procuratore della Repubblica presso il tribunale di Trento*. Ci sarebbe ancora da ragionare attorno alla giurisdizione esclusiva a proposito del reato di cui all'articolo 432, cioè l'attentato alla sicurezza dei trasporti. Qui ho un certo imbarazzo, perché vi è stata una sentenza del GUP che ci ha dato torto. La sentenza fa parte dei documenti prodotti e si potrà vedere qual è il ragionamento giuridico, che io espongo in maniera imperfetta perché non lo condivido (è inutile che mi nasconda dietro un dito da questo punto di vista). Se ho capito bene, il GUP dice che non bisogna fare riferimento al titolo del reato, quindi alla teoria del concorso formale di reati che è propria del diritto

italiano, ma semplicemente al fatto. Quindi, poiché il fatto è palesemente uno solo, tutti i problemi inerenti alla giurisdizione si risolvono considerando che il fatto come tale è perseguito anche dal diritto statunitense (lo è nella forma dell'omicidio, eccetera). Direi che è questo lo schema del ragionamento. Ma non chiedetemi di commentarlo più di tanto, anche perché abbiamo ritenuto che non ci fossero gli spazi per un appello, per cui è inutile che adesso mi metta a criticare le sentenze dei giudici.

Per quanto riguarda le osservazioni dell'onorevole Fontan a proposito del patto sulla giurisdizione, forse prima mi sono spiegato in maniera un po' troppo concisa. Gli accordi sulla giurisdizione, per i militari stranieri che si trovano in altri paesi, in adempimento degli oneri conseguenti al Patto atlantico sono stati presi con una convenzione stipulata a Londra nel 1951. Il ragionamento che abbiamo fatto noi dipende dal fatto che ciò che giustifica la presenza effettiva dei militari stranieri sul suolo italiano — ma evidentemente non solo italiano — sotto il profilo della sovranità non è il Patto atlantico, bensì i patti che stanno al di sotto di quello, che è come un ombrello, e che riempiono di contenuto reale il Patto atlantico stesso. Sono quelle le condizioni che consentono ai militari stranieri di risiedere su un suolo che non è quello della patria in condizione di non belligeranza. Per esempio, nel caso delle operazioni sulla Bosnia, erano gli accordi che prevedevano, tra l'altro, il rischieramento di questi aerei Prowler. Per cui alla fine può essere una sorta di norma in bianco che dà i suoi contenuti, ai fini della giurisdizione, attraverso una procedura che non è quella prevista dall'articolo 80 della Costituzione. Può essere condiviso o meno, ma il ragionamento è questo.

Non so se abbiamo risposto a tutto.

ELVIO RUFFINO. Forse è sfuggita la questione della responsabilità delle autorità italiane, che a me sembra rilevante per la nostra Commissione.

BRUNO GIARDINA, *Sostituto procuratore della Repubblica presso il tribunale di*

Trento. Sotto il profilo formale le autorità italiane hanno tutti i poteri e gli strumenti per controllare ciò che c'è da controllare. Se di fatto non lo fanno — e di fatto non lo hanno fatto — la spiegazione non dobbiamo darla noi. Abbiamo parlato di sensazioni, ma dire che c'è qualcosa di più; esiste una sorta di sudditanza degli alti gradi militari italiani nei confronti di quelli americani. È una cosa abbastanza forte quella che diciamo. La diciamo, però, perché fa parte degli atti processuali e perché è stato affermato dal generale Vannucchi, comandante della V ATAF italiano, il quale — credo che risulti a verbale perché la deposizione è stata registrata — ad un certo punto, per spiegare come funzionava tra italiani ed americani, ha detto testualmente: « Gli americani sono convinti che sotto le Alpi ci siano solo le palme ». Questo può chiarire un po' quali siano i rapporti e come vengano effettuate le attività di controllo.

L'ipotesi che i piloti giocassero è stata avanzata dai nostri consulenti tecnici. Francamente non sono in grado di dirvi se abbiano tentato di passare coscientemente sotto la funivia: in proposito non mi sono fatto un'opinione precisa. Certamente vi sono alcuni dati oggettivi inquietanti, come il fatto che hanno imboccato la valle ad una quota molto bassa, inferiore a quella della funivia.

PIETRO MITOLO. Il pilota o il navigatore avevano già fatto un volo in quella valle?

BRUNO GIARDINA, *Sostituto procuratore della Repubblica presso il tribunale di Trento*. No, non ci risulta.

Il video trasmesso in America che abbiamo acquisito agli atti fa riferimento ad un volo come quello di cui si parla effettuato un anno prima da un altro equipaggio. Risulta abbastanza palese la violazione delle quote non tanto e non solo perché emerge dal filmato che vola-

vano bassi, ma perché dall'audio si capisce che il radar altimetro in funzione scattava continuamente (il radar altimetro viene tarato ad una certa quota, al di sotto della quale emette un allarme sonoro). Quindi, sicuramente in quel volo la violazione della quota era costante e dalle voci dei piloti non sembrava essere accolta con turbamento.

Circa il comportamento, bisogna distinguere quello della commissione che è stato piuttosto corretto da quello dei comandanti della base di Aviano che probabilmente fin dall'inizio sentivano che vi era qualche problema, per cui la loro insofferenza aveva qualche fondamento.

FRANCO ANTONIO GRANERO, *Procuratore della Repubblica presso il tribunale di Trento*. Mi sembra corretto fare una precisazione, visto che abbiamo criticato i comandi americani. Non solo il comportamento della commissione è stato corretto, ma la relazione che ci è stata consegnata immediatamente non nasconde nulla delle responsabilità individuabili sia dei piloti sia della catena di comando. In essa si parla espressamente di cose che non funzionavano, di un certo lassismo, di elementi che andavano rivisti. Lo fa in maniera molto stringata, com'è nel loro stile, però non nasconde nulla.

PRESIDENTE. Ringrazio a nome della Commissione il procuratore Granero e il sostituto procuratore Giardina per il notevole contributo che hanno portato ai nostri lavori.

La seduta termina alle 21.30.

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO
STENOGRAFIA

DOTT. VINCENZO ARISTA

*Licenziato per la stampa
il 17 febbraio 2000.*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO