

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

RESOCONTO STENOGRAFICO

3.

SEDUTA DI MARTEDÌ 15 FEBBRAIO 2000

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **ERMANNIO IACOBELLIS**

INDICE

	PAG.		PAG.
Sulla pubblicità dei lavori:		De Cesaris Walter (Misto-RC)	18
Iacobellis Ermanno, <i>Presidente</i>	3	Dini Sergio, <i>Sostituto procuratore militare della Repubblica presso il tribunale di Padova</i>	18
Audizione del dottor Maurizio Block, Procuratore militare della Repubblica presso il tribunale di Padova e del dottor Sergio Dini, Sostituto procuratore militare della Repubblica presso il medesimo tribunale:		Franz Daniele (AN)	9, 10, 11 12, 13, 14, 24, 25
Iacobellis Ermanno, <i>Presidente</i>	3, 9, 13, 14 15, 19, 21, 26	Gazzilli Mario (FI)	15
Block Maurizio, <i>Procuratore militare della Repubblica presso il tribunale di Padova</i> ..	3, 4 14, 16, 18, 21, 22, 24, 25, 26	Lucchese Francesco Paolo (Misto-CCD) ..	18
Boato Marco (Misto-Verdi-U)	4, 11, 12, 13 15, 16, 17, 18, 19, 22, 24, 25	Marino Giovanni (AN)	18
		Olivieri Luigi (DS-U)	15, 20
		Rizzi Cesare (LFNIP)	15, 24
		Ruffino Elvio (DS-U)	17, 21
		Schmid Sandro (DS-U)	20

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 20.40.

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

Sulla pubblicità dei lavori.

PRESIDENTE. Se non vi sono obiezioni, rimane stabilito che la pubblicità dei lavori verrà assicurata anche mediante impianto audiovisivo a circuito chiuso.

(Così rimane stabilito).

Audizione del dottor Maurizio Block, Procuratore militare della Repubblica presso il tribunale di Padova e del dottor Sergio Dini, Sostituto procuratore militare della Repubblica presso il medesimo tribunale.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione del dottor Maurizio Block, Procuratore militare della Repubblica presso il tribunale di Padova e del dottor Sergio Dini, Sostituto procuratore militare della Repubblica presso il medesimo tribunale, che saluto a nome della Commissione e ringrazio per la disponibilità dimostrata.

La seduta è pubblica e di essa sarà redatto il resoconto stenografico. Nel caso in cui i nostri ospiti ritenessero che alcune parti delle loro dichiarazioni debbano essere mantenute segrete, predisporremo l'interruzione del circuito chiuso.

MAURIZIO BLOCK, *Procuratore militare della Repubblica presso il tribunale di Padova.* Non credo che ve ne sarà bisogno,

perché faremo riferimento ad alcuni documenti segreti che però sono stati desecretati dal Governo.

Inizierò il mio intervento con una relazione, lasciando poi la parola al mio collega Dini che approfondirà taluni aspetti trattati nel corso delle indagini.

Onorevole presidente, onorevoli deputati, sin da pochi giorni dopo la nota sciagura del Cermis e, precisamente il 20 febbraio 1998, la procura militare della Repubblica di Padova apriva un procedimento penale nei confronti di ignoti militari, per verificare se vi fossero state omissioni di controllo, durante il volo del 3 febbraio 1998, da parte di personale militare, in qualche modo connesse con il tragico evento.

Va premesso che l'interessamento della procura militare di Padova trovava giustificazione nel fatto che la base aerea di Aviano, dalla quale decollò il velivolo militare EA6-B Prowler con a bordo l'equipaggio composto dai militari statunitensi Richard Ashby, Joseph Schweitzer, William Raney, Chandler Seagraves, è ubicata nell'ambito territoriale di competenza di questa autorità militare.

Va altresì precisato che la sfera di osservazione della magistratura militare di Padova era necessariamente limitata ad alcuni aspetti della vicenda che non implicavano interferenza con l'inchiesta condotta dalla procura della repubblica di Trento: mentre, infatti, quest'ultima ha potuto rivolgere diretta attenzione all'episodio in questione - anche se infine ha dovuto far conto della priorità di giurisdizione opposta dagli americani in base alla Convenzione di Londra - l'inchiesta patavina si è presentata inizialmente più ristretta per l'oggetto dell'indagine ma,

all'opposto, singolarmente, però proprio perché non riguardante personale statunitense ma militari italiani, è sopravvissuta all'altra ed ha potuto pervenire ad una conclusione di merito su alcuni aspetti del tragico episodio.

Un ulteriore elemento di premessa appare opportuno: i tribunali militari, com'è noto, nel nostro paese, hanno una competenza alquanto limitata. Infatti secondo l'articolo 103 della Costituzione hanno giurisdizione soltanto per i reati militari appartenenti alle Forze armate italiane.

Da ciò appare agevole desumere che fin dal principio di questa inchiesta i PM militari (il sottoscritto ed il dottor Dini) che la conducevano hanno avvertito il senso dell'inadeguatezza della disciplina penale militare ormai obsoleta (il codice risale al 1941) e dimenticata dal legislatore, precipuamente con riferimento alla parte sostanziale più che a quella procedurale, per la quale ha invece piena applicazione il codice di procedura penale comune.

Mi riferisco, in particolar modo, alla pressoché totale inesistenza di specifiche figure di reato militare, realizzabili da militari aventi compiti di comando e di responsabilità, che tutelino la sicurezza dei trasporti aerei, che garantiscano controlli su attività particolarmente delicate o che assicurino l'adempimento degli obblighi di riferire ai superiori situazioni di pericolo per l'incolumità pubblica.

E ritengo che sia da considerarsi insufficiente ed inadeguato, alla stregua della sensibilità collettiva, che responsabilità di comando non adempiute debbano - come oggi avviene - essere riguardate solo sotto il profilo disciplinare e non consentano di intervenire con lo strumento penale da parte di una magistratura specializzata, quella militare, che soprattutto negli ultimi anni si è dimostrata particolarmente sensibile e attenta a colpire, anche i comportamenti negativi tenuti da militari nell'esercizio di funzioni di responsabilità.

Come dirò, quest'elemento di inadeguatezza della normativa sostanziale avrà

delle conseguenze sul piano della conclusione delle indagini, dal momento che l'unica figura di reato ipotizzabile a carico del comandante della base di Aviano verrà meno, secondo la tesi del GIP, proprio per l'impossibilità di configurarne tutti gli elementi costitutivi, senza che, d'altronde, sia stato possibile l'inquadramento del fatto in altra norma penale.

Sarebbe forse opportuno - se mi è consentita una riflessione che forse esula dal mio ruolo istituzionale - anche alla luce di quest'esperienza prevedere più specifiche figure di reato militare che riguardino le responsabilità di comando.

MARCO BOATO. Qual è l'unica figura di reato cui fa riferimento?

MAURIZIO BLOCK, *Procuratore militare della Repubblica presso il tribunale di Padova*. L'unica figura di reato cui faccio riferimento è l'articolo 117 del codice penale militare - come avrò modo di dire - per omessa esecuzione di un incarico. Era l'unica che potesse essere commessa dal comandante di Aviano. Caduta questa figura di reato non è stato possibile inquadrare il comportamento, inottemperante rispetto a certe regole, del colonnello Durigon, in nessun'altra fattispecie penale. Ne consegue che ci sarà eventualmente solo un procedimento disciplinare.

Fatte queste premesse di carattere generale, e venendo ad esaminare l'andamento delle indagini realizzate dalla procura militare di Padova, va rilevato che un primo angolo di visuale, come detto, muoveva dall'accertamento di eventuali responsabilità da parte di personale di terra che avesse omesso di segnalare agli organi di controllo la bassissima quota durante il volo tenuta dal noto velivolo Prowler.

Questa pista si rivelava priva di fertili sbocchi: infatti, emergeva da alcune testimonianze che a causa del territorio montuoso in Trentino non è possibile seguire il velivolo a quote non elevate; i controlli possono infatti essere solo rari e saltuari ed effettuabili a mezzo del satellite Hawk solo allorché questo è in posizione favorevole.

Accantonato tale filone d'indagine, ci si concentrava su un altro profilo di possibile illiceità.

Il velivolo in questione era, come detto decollato dalla base aerea di Aviano ed all'atto della collisione con l'impianto funiviario stava realizzando un volo a bassissima quota (BBQ). Sono detti così, quei voli al di sotto dei 2000 piedi (poco più di seicento metri), che nella zona in questione — nonché in tutto il territorio del Trentino Alto Adige —, per finalità di addestramento anche da parte di velivoli NATO, sono vietati in base alle disposizioni vigenti.

Nella specie l'impatto avvenne ad un'altezza di circa trecento piedi (circa 110 metri) assolutamente inferiore rispetto a quella prevista dal PGV (piano di volo giornaliero); pur tuttavia si evidenziava un dato singolare: che, cioè, il piano di volo, conteneva effettivamente quote BBQ (inferiori cioè come detto ai 2000 piedi), ma ciò nonostante esso era stato ugualmente autorizzato dal centro operativo regionale di Martinafranca (Taranto), al quale era pervenuto, redatto dal comando statunitense di Aviano, proprio tramite il comando italiano dell'aeroporto di Aviano.

Il comandante dell'aeroporto militare di Aviano, nonché responsabile dell'ufficio operazioni al momento dei fatti era il colonnello Orfeo Durigon, che veniva pertanto formalmente indagato dalla procura militare di Padova ed iscritto in data 16 aprile 1998 nel registro delle notizie di reato per un duplice episodio di omessa esecuzione di un incarico (articolo 117 del codice penale militare di pace).

Scopo dell'indagine era quella di accertare se egli avesse adempiuto agli obblighi stabiliti dalle leggi nazionali e pattizie, nonché dalle tabelle ordinarie organiche del 1° agosto 1994, disciplinanti i compiti del comandante della base di Aviano.

In particolare, gli si faceva carico di non avere predisposto un sistema a lui a facente capo a mezzo del quale il comando italiano fosse sempre posto a conoscenza di tutta l'attività statunitense

nella base e potesse perciò effettuare un controllo preventivo delle attività programmate tra cui, appunto, i voli per finalità addestrative; in secondo luogo, di avere poi in concreto omesso di controllare e far controllare agli organi da lui dipendenti che non fossero effettuati voli a bassissima quota, secondo quanto stabilito da una disposizione, valevole per tutto il territorio nazionale, dello stato maggiore dell'aeronautica (322\39\FOR) del 21 aprile 1997, ribadita il successivo agosto, limitatamente all'arco alpino.

Va precisato che la procura della Repubblica di Trento aveva aperto procedimento penale per il tragico evento in questione a carico dei piloti americani ma in data 13 luglio 1998 il GUP aveva dichiarato non doversi procedere nei confronti di tutti gli imputati « per carenza di giurisdizione del giudice penale italiano » a seguito della decisione degli Stati Uniti d'America di esercitare la priorità nella giurisdizione, secondo quanto previsto dalla Convenzione di Londra del 19 giugno 1951.

Successivamente la procura della Repubblica di Trento indagava lo stesso comandante della base di Aviano, colonnello Durigon, per i reati di omicidio colposo plurimo ed attentati alla sicurezza dei trasporti, ma, esclusa la sussistenza di tali fattispecie di reati, alla fine si spogliava della competenza ed inviava gli atti alla procura militare di Padova ravvisando il reato militare di omessa esecuzione di un incarico per il quale già pendeva presso questa procura indagine preliminare.

Ciò che è opportuno rimarcare è però che giammai l'indagine patavina ha ritenuto di poter pervenire a carico del Durigon a responsabilità in connessione causale con la morte dei venti civili, perché rispetto a questo evento è emerso sin dalle prime battute che l'assoluta abnormità della sconsiderata condotta del pilota del Prowler e dei suoi colleghi avesse avuto un'efficacia causale esclusiva rispetto alla tragedia.

Il profilo di forte interesse dell'inchiesta era invece legato ai controlli italiani sui voli degli americani partiti dalla base di Aviano.

Ci si chiedeva in altre parole come fosse stato possibile che, nonostante quella di Aviano fosse una base italiana comandata da un italiano, i voli americani sul territorio italiano sfuggissero ad ogni controllo e potessero derogare alle disposizioni nazionali vigenti.

Dal tragico volo del 3 febbraio - che nel piano di volo conteneva anche tratti a BBQ - si acquisiva documentazione presso lo Stato Maggiore dell'Aeronautica ed emergeva l'esistenza di una serie notevolissima di voli BBQ, taluni dei quali avevano causato danni materiali o disturbi alle persone ed erano stati anche comunicati dagli organi competenti.

Si ricordano proprio nel Trentino, una serie di comunicazioni indirizzate alle autorità competenti che indussero la provincia autonoma di Trento ad adottare una serie di misure, tra cui, tra l'altro, la legge provinciale 12 agosto 1996 n. 5 sulla « disciplina per la tutela dell'ambiente in relazione all'esercizio degli aeromobili » nonché altri provvedimenti che garantissero il divieto per gli aeromobili di effettuare voli pericolosi.

Fu proprio tale situazione di progressivo, giustificato allarme delle popolazioni locali a fronte di sempre più frequenti voli a bassissima quota intensificatisi in Trentino, nel periodo antecedente alla nota tragedia, per il crescente impegno in operazioni militare per la Bosnia (operazione *Deliberate guard*), a spingere l'aeronautica militare ad emettere il 21 aprile del 1997 il citato messaggio SFOR, secondo cui non era ammessa alcuna attività di volo a bassa quota per finalità addestrative o operative non connesse con le esigenze della Bosnia.

Questa disposizione aveva la finalità di limitare le doglianze delle popolazioni locali sull'inquinamento acustico ed i timori di danni possibili derivanti dai voli a bassa quota.

Ciò nonostante, nel periodo successivo a questo messaggio i voli a bassissima

quota continuarono a verificarsi: al colonnello Durigon viene infatti addebitato di non avere impedito dall'assunzione del suo comando fino al giorno del tragico evento una serie notevolissima di voli a bassissima quota.

Il Durigon nelle dichiarazioni rese davanti al giudice ordinario e poi alla procura militare poneva subito il problema dei poteri del comandante della base di Aviano in ordine ai piani di volo avanzati dagli americani, sostenendo che il suo ruolo era di mera cinghia di trasmissione, dovendo svolgere un esclusivo controllo formale e fungere da tramite nell'inoltro dei piani di volo al ROC (centro di controllo operativo regionale di Martinafranca, dal 1° ottobre 1998) per l'approvazione da parte di quest'ultimo ente.

Secondo l'ufficiale, non era a lui consentito effettuare valutazioni di merito sui voli, né tanto meno respingere al mittente i piani di volo se non per questioni meramente formali, tra cui non potevano rientrare i controlli sulle quote affidati dal 1° gennaio 1998 al ROC di Martinafranca e prima a quello di Abano Montevenda.

Il colonnello Durigon riferiva, in particolare, di poteri meramente formali secondo cui, come previsto dall'articolo 9 del memorandum d'intesa, « il comandante italiano è responsabile dei servizi del traffico aereo e dell'emanazione di norme relative alla sicurezza del volo, sentito il comandante statunitense per quanto attiene ai suoi mezzi », « le attività addestrative-operative delle unità assegnate alle installazioni devono essere preventivamente notificate alle autorità nazionali competenti, attraverso il comandante italiano o un suo delegato, per i previsti coordinamenti ed approvazione secondo le procedure in vigore » e l'accordo tecnico dell'11 aprile 94, secondo cui il comandante italiano è responsabile della sicurezza dell'installazione.

Estranei alla normativa vigente sono, di contro, poteri - e correlativamente doveri - di controllo, di veto o di organizzazioni di strutture interne sui voli americani.

Ciò, in particolare, doveva dirsi con riferimento ai voli schierati ad Aviano per specifiche operazioni quali la *Deliberate guard*, per i quali la normativa applicabile impediva qualsiasi ingerenza del comandante di Aviano. L'indagine a questo punto doveva necessariamente svilupparsi sul piano della acquisizione e riscontro della normativa che disciplina l'uso della base di Aviano ed i poteri del comandante con riferimento ai rapporti con l'autorità statunitensi ed in genere NATO.

Non scenderò nei dettagli della vigente normativa pattizia che il collega Dini più particolarmente illustrerà. Voglio in merito sottolineare che si è da subito evidenziata una situazione fonte di ambiguità sotto più profili.

Sotto un primo aspetto, emergeva che in questa base italiana, come accennato, vi sono sostanzialmente due componenti: la prima di velivoli statunitensi schierati in via permanente (F16), la seconda di velivoli stranieri NATO schierati per contingenti esigenze specifiche (tra cui, l'operazione *Deliberate guard*).

Si è disposta l'acquisizione della normativa che regola la materia ed in particolare: l'accordo tecnico Italia-Usa del 30 giugno 1954; il memorandum sull'uso della base di Aviano e relativo accordo tecnico del 30 novembre 1993; il Mou-Shell agreement del 2 febbraio 1995, al fine di valutare i poteri ed i doveri del Comandante della base di Aviano.

Secondo le tesi conclusive della procura militare, suffragate dalle considerazioni contenute nella richiesta di archiviazione, è in realtà emerso che ai velivoli schierati per specifiche operazioni, quale la DG, non sono applicabili la gran parte di norme che attribuiscono un qualche limitato potere al comandante di Aviano, con riferimento agli altri velivoli.

E, vale la pena di ricordare, che il noto velivolo Prowler che tranciò i cavi della funivia, era destinato a proprio a finalità addestrative per la Bosnia.

Si è avuta in sostanza la chiara impressione di una fluidità della normativa vigente riguardante i poteri del comandante di Aviano rispetto a questi voli,

forse voluta per consentire la massima libertà aerea di movimento agli americani, a fronte di un controllo minimo da parte dell'autorità italiana.

Probabilmente la fonte di quest'orientamento - che non può non essere politico - non è recente, ma risale ai lontani anni 50 e cioè ai primi trattati internazionali con gli Stati Uniti sull'uso di infrastrutture militari in Italia.

La procura militare proprio al fine di chiarire i poteri del comandante di Aviano ha disposto anche l'acquisizione di due trattati NATO, sui quali era stato opposto dall'autorità militare il segreto ma che il Presidente del Consiglio D'Alema ha ritenuto di non confermare.

Ebbene, anche questi trattati (l'accordo bilaterale italo-americano sulle strutture del 20 ottobre 1954, ed il memorandum sulle installazioni dell'aeroporto militare di Aviano del 14 maggio 1956) confermano l'assunto secondo cui il comandante della base ad Aviano non ha poteri di controllo sostanziale sui PVG richiesti dagli americani né tantomeno poteri di veto che non siano legati a questioni esclusivamente formali quali il numero delle sortite giornaliere, gli orari dei voli, la responsabilità di assistenza del traffico aereo.

Assai significativo, riguardo la limitatezza dei poteri del comandante, appare il memorandum del 1956 sull'uso della base di Aviano nel quale si prevede, sì, che debba esservi nell'installazione un comandante italiano, ma poi si stabilisce che il comandante statunitense eserciti il controllo di carattere militare sul personale, l'equipaggiamento e le operazioni di carattere statunitense funzionale alla missione affidata dagli Stati Uniti e si prevede il solo obbligo di informare il comandante italiano sulle attività e le esigenze di carattere generale degli enti militari statunitensi ubicati nelle installazioni in quanto tali attività ed esigenze possono rivestire interesse per le autorità civili e militari italiane.

Ma ciò che appare ancor più fortemente significativo per lumeggiare l'inesistenza di una posizione di rilievo del

comandante italiano è l'espressa previsione dell'attribuzione a quest'ultimo, per l'assolvimento dei propri compiti, della libertà di circolare nell'interno dell'installazione, ma tuttavia solo «secondo le istruzioni emanate dal Ministero della difesa italiano».

Queste norme che non sono sostanzialmente contraddette dalla normativa patteggiata degli anni successivi, la quale anche appare essere incerta e sfumata sui limiti ed i poteri del comandante di Aviano, ha indotto alla convinzione secondo cui la base di Aviano, seppure italiana, è solo per facciata comandata da un ufficiale italiano, mentre nella sostanza vi è un sistema normativo che consente al comandante statunitense, spesso anche gerarchicamente superiore rispetto a quello italiano, di agire in autonomia e, come è dato ricavare dai luttuosi fatti, anche in elusione delle disposizioni vigenti sul territorio stanziato.

Non è perciò apparso alla procura militare conforme a giustizia che, in presenza di un siffatto quadro normativo, il Durigon pagasse solo perché la natura italiana della base di Aviano imponesse per un fattore d'immagine la presenza del comandante di nazionalità italiana.

D'altronde, prima di pervenire alla conclusione dell'archiviazione, si è proceduto a sentire anche esponenti dell'aeronautica militare, per i quali si deve registrare disponibilità a collaborare alle indagini.

Dalle dichiarazioni rese da questi ultimi è tuttavia riemerso il dato inquietante già desumibile dalla normativa: l'incertezza interpretativa sui poteri del comandante italiano di Aviano.

In tal senso depongono le iniziali dichiarazioni del generale Pollice secondo cui il messaggio dell'aprile 1997 che faceva divieto di effettuare voli a bassa quota era immediatamente precettivo anche per il comandante di Aviano al quale però era diretto per sola conoscenza; dichiarazioni queste in contrasto con le affermazioni rese dal generale Mario Arpino e dal generale Andrea Fornasiero, entrambi in successione cronologica capi

di stato maggiore dell'aeronautica, secondo i quali quando un messaggio è inviato per conoscenza - e non per competenza - non comporta per chi lo riceve l'obbligo di attivarsi per eseguirlo.

Si registrano, altresì, le contraddizioni tra le dichiarazioni del generale Vannucci, secondo il quale il colonnello Durigon avrebbe dovuto riscontrare l'anomalia della procedura posta in essere per l'inoltro del volo in quanto quest'ultimo non poteva essere inserita nel piano di volo del 31° FW di Aviano e le affermazioni di segno contrario del generale Arpino, Fornasiero e del colonnello Posocco, secondo cui la procedura era regolare in quanto si trattava di un volo addestrativo del singolo reparto (31° FW) e da questi eventualmente originato.

Tali divergenze, a volte non superabili, non vanno certo lette come intento di occultare, proteggere o insabbiare, né esclusivamente determinate da finalità difensive che chi ha reso le dichiarazioni poteva anche avere per timore di essere coinvolto nella vicenda o di apparire reticente, ma principalmente, a mio parere, originate essenzialmente dall'oscurità e lacunosità della normativa.

Tant'è che mentre erano ancora in corso le indagini, e più precisamente in data 13 aprile 1999, la commissione italo-americana presieduta dal generale italiano Leonardo Tricarico e dal generale americano Prueher, dovendosi occupare di taluni aspetti insoddisfacenti e lacunosi della disciplina dei rapporti italo-americani all'interno della base, è addivenuta, per far fronte alla carenza di controlli, alla previsione di un comando USA all'interno della base di Aviano, presso cui viene istituita un'apposita authority che sottoporrà la scheda dei voli giornalieri al comandante italiano, certificando che la missione è stata pianificata in conformità con le regole di sicurezza di volo italiane.

È auspicabile che l'attività di collaborazione per la revisione degli attuali accordi prosegua al fine di migliorare il coordinamento tra il comando americano e quello italiano, attribuendo a quest'ultimo effettivi poteri di controllo che con-

tribuiscono a rendere anche sostanziale il principio di sovranità nazionale negli spazi aerei del nostro paese.

Per quanto esposto, la procura militare di Padova, aderendo alle conclusioni dell'Avvocatura dello Stato, che si era assunta la difesa del Durigon, si induceva a presentare nel luglio 1999 la richiesta di archiviazione.

Ad ulteriore motivo nella richiesta si adombrava anche la mancanza del presupposto normativo richiesto dalla norma penale dell'articolo 117 codice penale militare di pace, e cioè l'impossibilità di configurare come « incarico », l'insieme di doveri - pur sfumati e generici - che la normativa assegnava al comandante della base di Aviano.

Il GUP del tribunale militare di Padova, dopo aver fissato l'udienza in camera di consiglio, ha disposto l'archiviazione del procedimento, valorizzando come elemento determinante dell'archiviazione quest'ultimo aspetto: la impossibilità di configurare come incarichi gli obblighi di coordinamento con le autorità statunitensi e di controllo sui piani di volo, da parte del comandante di Aviano, che il giudice contrariamente all'opinione espressa dalla procura ritiene però che siano ricavabili dalla normativa vigente.

Ma, aldilà di questo contrasto interpretativo privo di conseguenze sotto il profilo delle conclusioni liberatorie nei confronti del Durigon, a margine della triste vicenda possono ribadirsi alcune considerazioni conclusive, alcune delle quali già da me accennate in precedenza.

La prima riguarda l'arretratezza della normativa penale militare che, come ho prima detto, non consente di fornire un'adeguata risposta penale ai comportamenti omissivi di coloro che siano tenuti a esercitare funzioni di responsabilità e che omettano per una serie di motivi di attivarsi evitando il sorgere o il perdurare di situazioni di pericolo, rimediabili a volte anche mediante la semplice comunicazione alle superiori gerarchie o all'ente preposto.

L'archiviazione del procedimento a carico del col Durigon, nell'ottica della tesi

del GIP, deve ricollegarsi proprio alla impossibilità di ravvisare una norma penale militare che si possa attagliare a situazioni di inerzia nel comando.

Un ulteriore aspetto riguarda la necessità di un chiarimento dei rapporti tra comandi militari italiani e NATO nelle basi italiane, che disegni con trasparenza i reciproci obblighi e doveri, in un'ottica tendenziale sia di tutela del diritto del cittadino al proprio ambiente e alla propria incolumità dai disturbi acustici e dai voli radenti, sia di rispetto del principio di sovranità degli spazi aerei del paese ospitante.

Questi aspetti, a mio parere, devono lasciare spazio a profonda riflessione. Ringrazio tutti per l'attenzione e se il presidente mi consente lascerei al dottor Dini il compito di illustrare in dettaglio alcuni dati dell'indagine condotta dalla procura militare di Padova.

PRESIDENTE. Ringrazio, anche a nome dei colleghi, il dottor Block per la sua relazione. La parola ora al sostituto procuratore dottor Sergio Dini.

SERGIO DINI, Sostituto procuratore militare della Repubblica presso il tribunale di Padova. Quando con il dottor Block abbiamo iniziato gli accertamenti sulla tragedia del Cermis eravamo partiti con l'idea che ci fossero senz'altro delle responsabilità. Sembrava impossibile che questo volo assolutamente anomalo ed irregolare fosse avvenuto senza che ci fosse alla base un'omissione di controllo da parte di organismi italiani. Anche i primi accertamenti sono risultati in questo senso; c'era tra l'altro una serie cospicua di voli a quote bassissime, non consentite e non consentibili. In quel momento risultava quindi suffragata l'ipotesi che ci fossero state omissioni di controllo da parte di organismi italiani. In realtà, proseguendo l'indagine e soprattutto acquisendo i testi normativi che dovevano disciplinare l'uso della base di Aviano è risultato che omissioni di controllo sicuramente ci sono state, ma queste omissioni trovavano la loro ragion

d'essere non in un comportamento in violazione di trattati o norme preesistenti da parte degli organismi italiani di Aviano ma proprio nella carenza, nel vuoto, nella confusione normativa assoluta vigente all'epoca. Omissioni quindi c'erano ma erano causate da precedenti scelte di carattere politico-normativo che reggevano la produzione normativa relativa alla base.

Quali erano le anomalie normative riscontrate? Il procuratore Block ha già detto che nella base erano stanziati due diversi tipi di velivoli (tipi dal punto di vista del trattamento giuridico, non da quello tecnico). Gli aerei della prima tipologia erano gli F16 appartenenti ad un determinato gruppo di volo; tali aerei, schierati in via permanente ad Aviano, trovano la loro disciplina nel memorandum del 30 novembre 1993 ed il successivo accordo tecnico attuativo del primo, che disciplina esclusivamente i rapporti tra italiani ed americani relativamente agli F16. Vedremo poi quali poteri in concreto erano permessi al comandante di Aviano su questi F16, che erano sostanzialmente il 31° stormo. Questi aerei, dicevo, trovano il loro titolo di legittimazione (perché gli aerei stranieri debbono avere un titolo giuridico legittimante la loro presenza sul territorio italiano) nel memorandum del 1993 e nel successivo accordo tecnico dell'11 aprile 1994. Questi sono gli accordi che legittimano la presenza degli F16 in via permanente, al di là ed oltre le eventuali esigenze momentanee (operazioni in Bosnia, sull'ex Jugoslavia, eccetera). A fronte di questo primo gruppo di aerei c'è poi un'altra tipologia, nella quale rientrava appunto il Prowler che ha cagionato la tragedia del Cermis. Questi aerei statunitensi trovano la loro legittimazione di permanenza ad Aviano sulla base di altri atti normativi volta a volta approvati, i cui nomi sono via via cambiati nel tempo. L'ultimo di questi fa riferimento all'operazione *Deliberate guard* o DG.

I poteri del comandante italiano di Aviano erano quindi disciplinati in maniera diversa per gli F16 e...

DANIELE FRANZ. Gli F16 battevano bandiera statunitense?

SERGIO DINI, *Sostituto procuratore militare della Repubblica presso il tribunale di Padova*. Esatto.

DANIELE FRANZ. Gli altri battevano bandiera NATO?

SERGIO DINI, *Sostituto procuratore militare della Repubblica presso il tribunale di Padova*. Lasciamo un attimo da parte il discorso della bandiera NATO o meno perché tra l'altro c'è un ulteriore problema nel senso che gli aerei del 31° stormo erano schierati in via permanente ad Aviano, sulla base degli accordi che ho ricordato, come aerei statunitensi, ma quello stormo si articolava su due ulteriori gruppi di volo, il 510° ed il 555°; uno di questi, con rotazione settimanale, faceva parte delle operazioni DG. Quindi settimanalmente uno dei due cambiava veste, passando sotto controllo NATO o sotto disciplina normativa, se così si può dire, degli altri memorandum diversi da quello del 1993. A parte questo aspetto, c'erano, dicevo, due tipologie di aerei: quelli del 31° stormo e gli altri, tipo i Prowler dei Marines e gli F16 di altri stormi schierati sostanzialmente per le esigenze Bosnia. I poteri del comandante cambiavano dall'una all'altra tipologia. Se qualche tipo di potere, ancorché abbastanza limitato, poteva riguardare gli F16 in forza di questi memorandum (in cui si legge, ad esempio, che il comandante italiano è responsabile dei servizi del traffico aereo o che le attività addestrative e operative del 31° debbono essere preventivamente notificate alle autorità nazionali, eccetera, per cui apparirebbe una forma di tramite, una necessarietà di informazione da parte degli organi statunitensi nei confronti del comando di Aviano per quanto riguarda il 31°), tutto ciò non è invece previsto per quanto riguarda gli aerei schierati per le operazioni in Bosnia.

Perché? Perché in realtà gli accordi che si sono succeduti per disciplinare

questa tipologia di aerei hanno trovato la loro origine in un accordo di carattere politico sottoscritto a livello di Ministero della difesa e di Comando delle forze NATO in Europa nel 1995. Tale accordo, che disciplinava in linea di massima l'uso delle basi logistiche in Italia per l'esercito, la marina e l'aeronautica statunitensi, si articolava in tre sotto-accordi, uno per l'esercito (fra l'esercito italiano e quello statunitense), uno per la marina (fra la marina italiana e quella statunitense) ed uno per l'aeronautica (tra l'aeronautica italiana e quella statunitense), ma quest'ultimo, che dava effettivamente poteri concreti al comandante di Aviano per bloccare eventuali attività pericolose per la salute pubblica sul territorio nazionale, non è mai stato sottoscritto dall'aeronautica per ragioni che non sono state oggetto della nostra indagine.

MARCO BOATO. Da chi è sottoscritto ?

SERGIO DINI, *Sostituto procuratore militare della Repubblica presso il tribunale di Padova*. Non è stato sottoscritto. Nel testo c'è lo spazio per le firme, ma queste mancano, nel senso che Stati Uniti ed Italia non lo hanno mai firmato. C'è solo una sorta di accordo-quadro di carattere politico sottoscritto a livello superiore per il Ministero della difesa italiano dal capo di stato maggiore della difesa, all'epoca l'ammiraglio Guido Venturoni, e dal capo di stato maggiore delle forze NATO in Europa. Questo accordo doveva essere ripreso, attuato ed adeguato alle singole esigenze dell'esercito, della marina e dell'aviazione statunitense. Quelli dell'esercito e della marina sono firmati, quello dell'aeronautica non è sottoscritto.

In teoria questo accordo fra aeronautiche avrebbe permesso maggiori poteri al comandante italiano di Aviano perché si parlava testualmente addirittura di possibilità di bloccare le attività che risultassero pericolose o non conformi a normative italiane. Ma questo accordo, che riguardava aerei come i Prowler, cioè aerei diversi dagli F16, gli aerei volta a volta schierati sul territorio della Bosnia...

MARCO BOATO. Avendo voi ascoltato i capi di stato maggiore dell'aeronautica, non avete chiesto loro perché non fosse stato sottoscritto tale accordo ?

SERGIO DINI, *Sostituto procuratore militare della Repubblica presso il tribunale di Padova*. Come ho già detto, onorevole, la nostra non è un'indagine di carattere politico. Se avessimo chiesto al capo di stato maggiore perché quell'accordo non era stato sottoscritto, sicuramente ci avrebbe risposto, ma quella risposta sarebbe stata irrilevante nell'economia delle nostre indagini. Saremmo andati al di là delle nostre funzioni. Noi dovevamo accertare perché quei voli erano stati attuati nonostante ed al di là di eventuali obblighi che disciplinassero in maniera diversa i controlli. La questione, quindi, esulava dalla nostra indagine. Né la procura militare né quella ordinaria dovevano fare questa domanda. La dovevano fare altri e la potete fare voi. Noi potevamo farla ma non serviva la nostra indagine. Era al di là delle nostre competenze e dei nostri interessi. Sarebbe stata una curiosità, che ancora ho, ma che non potevo togliermi con una domanda al capo di stato maggiore dell'aeronautica.

C'era una certa confusione normativa; qualche potere c'era sugli F16, poteri più pregnanti ci sarebbero stati sui Prowler, sugli altri F16 e sugli aerei di altro tipo schierati per le esigenze Bosnia, ma il relativo accordo non è sottoscritto. Vi è poi un ulteriore problema. Il messaggio del 21 aprile 1997 di cui ha parlato il procuratore, nel quale si afferma testualmente che da allora in avanti sul territorio nazionale non si potevano più effettuare voli sotto i 2.000 piedi; peccato, però, che quella disposizione, quel fonogramma emanato dall'aeronautica nazionale fosse indirizzato, riguardasse e quindi costituisse limite solo per gli aerei dell'operazione DG. Quindi in teoria da quella data gli aerei schierati in via temporanea per le esigenze DG non dovevano più fare quei voli, mentre gli F16

del 31° potevano continuare liberamente a farli perché quel fonogramma si riferiva espressamente all'operazione DG.

MARCO BOATO. Il Prowler era dentro a questa operazione?

SERGIO DINI, *Sostituto procuratore militare della Repubblica presso il tribunale di Padova*. Sì, per quel tipo di aerei valeva sicuramente. Vedete come la situazione normativa fosse assurda: da un lato ci sono poteri di controllo del comandante di Aviano, ma essi sono di poco rilievo. Qualche potere (di fare da cinghia di trasmissione, eccetera) ci sarebbe per gli F16, ma per questi non c'era il limite dei 2.000 piedi perché il citato fonogramma riguardava solo gli altri aerei, sui quali non vi era alcun potere di controllo. Così, in teoria, gli uni potevano continuare a volare sotto i 2.000 piedi e non gli si poteva dire nulla, gli altri non potevano farlo, ma non c'erano poteri di controllo. Questa è la situazione paradossale che si è venuta a creare in Aviano. Questo ha creato un ulteriore passaggio e cioè che gli aerei del 31° stormo, di settimana in settimana, a gruppi alterni, ricadevano uno sotto il limite dei 2.000 piedi e l'altro no, uno rientrava nelle operazioni DG e l'altro no: una situazione chiaramente anomala, paradossale e confusa.

I poteri di controllo sugli F16 da parte del comandante di Aviano erano comunque molto relativi. Considerata la loro formulazione, il memorandum del 1993 e il successivo accordo tecnico del 1994 più che altro pongono obblighi a carico degli americani. Si dice infatti che gli americani debbono comunicare le loro attività al comandante di Aviano, ma non si precisa cosa quest'ultimo debba fare se la comunicazione non gli viene fatta. Sostanzialmente, dicevo, questa normativa pone obblighi a carico degli Stati Uniti, mentre non lo fa rispetto agli italiani.

Quindi, gli italiani non hanno l'obbligo però in caso di violazione possono essere sottoposti a processo in Italia per certe figure di reato, mentre gli americani, che sono sottratti alla giurisdizione in forza

del trattato NATO, hanno gli obblighi ma nessuno li giudica in Italia. Questa è un'ulteriore situazione anomala. Quando leggerete i testi potrete vedere quanto sia evidente questo aspetto: gli obblighi paiono gravare, così come formulati, sostanzialmente sugli americani i quali poi restano privi di sanzioni in caso di inottemperanza, per i motivi che vi hanno già esposto i colleghi di Trento e cioè per il trattato NATO-SOFA.

Questa situazione di carenza e di confusione normativa ha permesso una serie numerosissima di voli a bassissima quota sia prima del 21 aprile 1997, quando si potevano fare (vi era comunque il limite dei 500 piedi) sia dopo, cioè in presenza del limite di 2000 piedi. In realtà emerge come già nel periodo precedente, dal 1988 al 1998, vi siano stati numerosi incidenti di volo a causa di quote anomale: come quello del 1995 a Vallarsa, in Trentino, dove un aereo a bassissima quota ha tranciato i fili dell'alta tensione (evidentemente si trattava di una quota assolutamente incongrua). Si sono verificati numerosi casi (almeno dieci) di aerei americani di Aviano che tra il 1995 e il 1997 che hanno volato a bassissima quota. Vi sono stati anche fatti di notevole gravità: nel 1994 un aereo americano di Aviano ha urtato contro una teleferica vicino a Udine, in località Socchieve; il fatto più grave riguarda un volo a bassissima quota effettuato su Cortina nell'ottobre del 1995, episodio questo che mostra in maniera evidente certe forme di disinteresse da parte statunitense nei confronti della popolazione, della normativa italiana e degli obblighi derivanti dai trattati o da rapporti di carattere internazionale.

Dalla documentazione che abbiamo acquisito dallo stato maggiore dell'aeronautica, che aveva attivato qualche forma di controllo successivo a seguito di lamentele da parte della cittadinanza per i fatti di Cortina dell'ottobre del 1995, risulta che vi è stata un'inchiesta da parte dell'aeronautica ed un'attività di indagine della procura di Belluno.

MARCO BOATO. L'episodio riguarda il Falzarego?

SERGIO DINI, *Sostituto procuratore militare della Repubblica presso il tribunale di Padova*. No, l'episodio di Falzarego è del 1987, mentre quello di cui parlo è più recente. Un aereo statunitense ha effettuato un volo a bassissima quota, a 200 piedi, cioè neanche 70 metri di altezza su Cortina (tenete conto che il limite era comunque di 500 piedi). Dal carteggio risulta addirittura che l'aereo stava facendo una simulazione e aveva assunto come obiettivo il palazzo del ghiaccio di Cortina. È stata avviata un'indagine dalla procura di Belluno ed è stato chiesto reiteratamente a vari enti chi avesse effettuato il volo: tutti hanno risposto in breve tempo; l'unico che non ha risposto è stato il 31° stormo di Aviano, che ha lasciato passare un bel po' di tempo e nel marzo del 1996 ha risposto che si trattava di un loro aereo che stava facendo una simulazione e volava poche decine di metri sotto il limite consentito: in realtà erano 300 piedi sotto tale limite e quindi una quota assolutamente incongrua. La procura di Belluno ha chiesto, tramite i carabinieri di Aviano, di conoscere chi fosse il pilota (evidentemente aveva aperto un procedimento); non vi è stata risposta fino al novembre del 1996 (più di un anno dopo) quando è arrivata dal comando del 31° stormo di Aviano una letteraccia terribile con la quale si informavano i carabinieri di Belluno che il volo era stato effettuato da un loro aereo e si indicava il nome del pilota, però si specificava che eventuali fatti ravvisabili rientravano nel trattato NATO-SOFA perché commessi in servizio. Dopo di che il carteggio si è fermato.

Vi sono stati altri voli a bassissima quota, prima del famoso fonogramma del 21 aprile 1997, sicuramente al di sotto del limite dei 500 piedi che valeva anche prima. Ciò a seguito di una certa situazione di mancanza di controlli su Aviano, dovuta agli atti normativi che disciplinavano i rapporti bilaterali. Ricordo, ad esempio, un volo nel bellunese, nella Valle

Agordina, che ha suscitato proteste da parte della popolazione. Alla richiesta di sapere chi lo avesse effettuato, l'organismo italiano di Aviano ha risposto che non vi erano aerei in volo quel giorno. Poi invece il 31° stormo ha dichiarato che due aerei americani erano in volo quel giorno ed avevano fatto quel passaggio a bassissima quota sulla Valle Agordina.

MARCO BOATO. In che periodo si è verificato il fatto?

SERGIO DINI, *Sostituto procuratore militare della Repubblica presso il tribunale di Padova*. Il 17 giugno 1996. Come dicevo, dalla prima risposta degli organi italiani di Aviano risultava che non vi fossero aerei in volo, mentre poi è emerso che gli aerei erano partiti da Aviano. Anche in questo caso, i chiarimenti richiesti agli americani hanno tardato ad arrivare ed alla fine essi hanno dichiarato che era stato uno dei loro aerei, hanno chiesto scusa per il disturbo e il discorso è chiuso. Lo stesso vale per un volo su Novellara, in provincia di Reggio Emilia.

PRESIDENTE. Chiuso in che modo?

SERGIO DINI, *Sostituto procuratore militare della Repubblica presso il tribunale di Padova*. Non risulta che vi siano state informative all'autorità giudiziaria. Questo è un carteggio che abbiamo avuto dallo stato maggiore dell'aeronautica. Il volo che aveva allarmato la popolazione non era sfociato in notizie di reato nei confronti di nessuno. Il tutto è rimasto come carteggio interno e — ripeto — la particolarità è che la prima risposta di Aviano è stata di questo tenore: « Da informazioni in possesso di questo ente, nessun veicolo è decollato da questa aerobase ». Invece ne erano partiti due e loro non erano a conoscenza di questi voli a causa delle anomalie per cui gli obblighi di informativa riguardanti i voli del 31° stormo gravavano solo sugli americani, i quali « devono comunicare al comando dell'aeroporto di Aviano per il successivo inoltrare », però non è stabilito che cosa il

comando potesse o dovesse fare in caso di mancata comunicazione. Sostanzialmente, quindi, se intendevano comunicarlo lo facevano, altrimenti non vi erano risposte normativamente al riguardo.

Dopo il 21 aprile 1997, risulta una serie di voli a bassissima quota. All'epoca delle indagini abbiamo predisposto uno specchietto guardando direttamente i piani di volo giornalieri dai quali sono facilmente individuabili i programmi, nel senso che dove vi è scritto BBQ o BOAT si tratta di un volo a bassissima quota. Ebbene dopo la formale inibizione di questo tipo di voli, sono stati programmati centinaia di voli a quote al di sotto dei 2000 piedi, moltissimi effettuati dagli F16 che, come dicevamo, non ricadevano in quella inibizione, per cui non si poteva fare nulla, ma altri effettuati da aerei diversi, tra cui Prowler, per i quali vi era il limite ma non il potere di controllo a seguito dell'anomalia della firma di cui ho parlato.

In questa situazione sicuramente vi sono omissioni di controllo, che però sono dovute a scelte politiche e legislative precedenti, o a incapacità tecniche di coloro che hanno steso i trattati. In altre parti si parla di possibili controlli sulle attività operative (« il comandante dell'aeroporto di Aviano, per quanto riguarda le attività operative, deve essere informato »), ma sulle attività addestrative, quali quelle effettuate dal Prowler, non si dice niente. Questa è un'ulteriore smagliatura nella normativa che, come vedete, fa acqua da tutte le parti. Bisognerà capire se tutto ciò è dovuto a scelte consapevoli di carattere politico o a mere incapacità nella redazione dei testi che disciplinano i rapporti bilaterali.

PRESIDENTE. Ringrazio il dottor Dini e gli rivolgo una domanda, che ho già rivolto al suo collega di Trento. Se ho ben capito, lei ha parlato di incidenti, di funivie tranciate da apparecchi passati a bassa quota, dell'interessamento delle procure e poi di un arresto delle procedure giudiziarie, a fronte dell'impossibilità di andare avanti. Le autorità giudiziarie che

hanno chiuso questi casi hanno mai sentito il dovere di avvisare una volta tanto i politici, le persone che avrebbero potuto adoperarsi affinché questa perversa normativa fosse cambiata?

MAURIZIO BLOCK, *Procuratore militare della Repubblica presso il tribunale di Padova*. Non ci risulta.

PRESIDENTE. Si è detto quindi: « La questione è chiusa; non possiamo fare niente, per cui che continuino pure ad attentare all'incolumità dei cittadini ».

MAURIZIO BLOCK, *Procuratore militare della Repubblica presso il tribunale di Padova*. Da quello che è emerso, non vi è stato mai un contatto con i livelli più elevati. Infatti, nella relazione ho cercato di esaltare il fatto che gli stessi comandanti delle basi non hanno mai sentito la necessità di riferire alle gerarchie superiori, le quali a loro volta avrebbero potuto porre un problema di natura più ampia. Ciò né a livello di amministrazione né di autorità giudiziaria, che per sua natura non ha questo specifico compito, anche se a volte sarebbe opportuno un coordinamento di questo tipo con le altre autorità.

A volte negli incidenti minori forse non è stata neppure interessata l'autorità giudiziaria se non con un messaggio. Di fronte a certe situazioni si è archiviato tutto, anche perché poi vi era il discorso della riserva di giurisdizione e la Convenzione di Londra. Certo nei casi più gravi sarà stato aperto un procedimento penale, come è avvenuto per Belluno, ma nei casi più lievi forse neanche quello.

SERGIO DINI, *Sostituto procuratore militare della Repubblica presso il tribunale di Padova*. Nella maggior parte dei casi non risulta. Noi abbiamo acquisito il carteggio presso lo stato maggiore dell'aeronautica e da qui sono emerse le segnalazioni. Dalla procura di Belluno si sa solo che c'è questa lettera, ma non abbiamo fatto indagini.

MARIO GAZZILLI. L'esposizione del procuratore e del sostituto sono state abbastanza esaurienti, ma vorrei che venisse approfondito un punto. È stato ricordato come vi sia stata una serie imponente di violazioni alla disciplina dei voli e come tali violazioni abbiano dato adito a lamentele e forse anche a qualche procedimento penale. Dopo la tragedia del Cermis, peraltro, vi è stata l'istituzione di una *authority* preposta ad un controllo più penetrante dei voli, coinvolgendo anche l'autorità italiana, ma come mai tale *authority* non è stata istituita con maggiore tempestività, prima del verificarsi della tragedia? Vorrei poi sapere quale è stata la procedura relativa all'istituzione di tale organismo e se siano configurabili omissioni o ritardi nel relativo iter a carico di chiunque.

CESARE RIZZI. Ricostruendo un poco gli elementi emersi questa sera, ma anche la volta precedente con le audizioni del procuratore di Trento, dottor Granero, e del sostituto, dottor Giardina, devo dire che emergono situazioni incredibili. È ormai appurato che la tragedia del Cermis non solo si poteva evitare, ma la si è andata a cercare. Sembra di vedere Keniatta quando prendeva gli elicotteri per cacciare o, meglio, bombardare gli elefanti. Qui prendevano la gente, parliamoci chiaro.

C'è una cosa che non riesco a capire: ci sono state parecchie omissioni di controllo da parte del comandante di Aviano e - lei dice - sembra che siano scelte di carattere politico. Vorrei capire meglio cosa intende con scelte di carattere politico. Poi lei, dottor Dini, dice che l'accordo tra l'aeronautica statunitense e quella italiana non fu mai firmato e, guarda caso, l'allora capo di stato maggiore, Venturoni, è stato fatto fuori e mandato a dirigere la NATO, subito dopo questi fatti, tanto per essere chiari. Sarebbe bene saperne qualcosa di più. Sarebbe bene sapere per quale motivo è stato spostato Venturoni alla NATO, magari tanto perché poi non se ne parlasse più.

MARCO BOATO. Come rimozione non c'è male!

CESARE RIZZI. Si fa presto a cambiare le persone dalla mattina alla sera: quando si commette qualche errore, le si promuove e le si manda da qualche altra parte. È consuetudine di questo Governo.

Gli aerei di Aviano avevano già fatto parecchi voli a bassa quota. Ricordo invece che l'allora ministro della difesa Andreatta lo aveva negato in quest'aula; ci sono i resoconti stenografici; disse che non aveva mai autorizzato voli a bassa quota.

LUIGI OLIVIERI. È vero.

CESARE RIZZI. Allora chissà come mai abbiamo un ministro della difesa che vieta i voli a bassa quota e un capo di stato maggiore che se ne frega e li fa fare: questa è la verità, signori. Abbiamo un capo di stato maggiore a conoscenza del fatto che ci sono voli a bassa quota e fa finta di non vederli. Questo è grave. Cerchiamo di capirci, perché purtroppo di tragedie ne capitano tutti i giorni, ma questa è una tragedia voluta e cercata; questo è quello che è emerso dalle audizioni svolte e da ciò che abbiamo ascoltato a Trento e a Cavalese. C'è una grossa responsabilità da parte del governo per quello che è successo, ma io vorrei sapere qualcosa di più dal dottor Dini e perché dice che è qualcosa che interessa prettamente noi, se è una scelta di carattere politico; cosa intende per scelta di carattere politico?

PRESIDENTE. Vorrei rivolgere ai colleghi la preghiera di evitare le considerazioni ed essere il più possibile secchi nelle domande perché per le considerazioni ci sarà comunque tempo.

MARCO BOATO. Desidero innanzitutto ringraziare i due magistrati militari, il procuratore ed il sostituto, per le loro relazioni. Convengo con il presidente che non dobbiamo fare considerazioni generali su quanto loro ci hanno detto in

questa sede, visto che avremo altre occasioni per farlo. I compiti e le responsabilità di questa Commissione sono duplici e riguardano la vicenda del Cermis e le iniziative giuridiche ed amministrative da adottare perché quanto successo non debba ripetersi in futuro e si possa quindi garantire la sicurezza dei voli. Da questo punto di vista mi sembra che dalle loro relazioni emerga una quantità di stimoli ed informazioni di straordinaria efficacia, ma - come dicevamo - non è questa la sede per fare considerazioni, molte altre ne dovremo fare, mettendo anche a confronto la documentazione raccolta. In queste due settimane abbiamo solo iniziato il nostro lavoro. Mi limito, quindi, ad un paio di domande.

Non dobbiamo rifare quanto ha fatto l'autorità giudiziaria, sia quella ordinaria sia quella militare, né sostituirci a tali autorità. Le mie domande si riferiscono a riflessioni che riguardano anche il futuro. Non sono un tecnico e meno che meno del codice penale militare, mi resta però il dubbio - e mi ha colpito che anche il GIP rispetto a voi e rispetto al GUP abbia mantenuto questo dubbio - se effettivamente le previsioni dell'articolo 117 del codice penale militare non potessero in qualche modo tipizzare il comportamento tenuto. Me lo chiedo anche rispetto all'ufficiale che è stato indagato, persona che non conosco e verso la quale non ho personalmente alcuna considerazione da fare, di nessun tipo; le mie sono considerazioni di carattere generale. Sarebbe anche paradossale che un'unica persona pagasse per tutto ciò che è avvenuto; ricordo che in un altro incidente, nel 1976, pagò per tutti il manovratore, che peraltro aveva un nome simile.

Mi resta, dicevo, il dubbio se, sia pure in un contesto normativo sicuramente confuso e carente, ma con alcune responsabilità che voi stessi avete individuato e illustrato qui questa sera, si possa dire che l'«incarico» di cui all'articolo 117 non corrisponda ai compiti di coordinamento e controllo che avrebbero dovuto essere in capo al comandante della base di Aviano. Non so se in questo ci sia difformità da

parte vostra rispetto alla procura di Trento, ma una delle cose che abbiamo recepito (stiamo parlando di atti che poi si sono conclusi come sappiamo) è che da parte di Martina Franca si è potuto autorizzare quel tipo di volo soltanto perché la richiesta di autorizzazione per il Prowler era stata «mascherata» all'interno di una richiesta di autorizzazione che riguardava il 31° stormo non in quanto inserito nell'operazione DG.

MAURIZIO BLOCK, *Procuratore militare della Repubblica di Padova*. Su questo abbiamo anche indagato.

MARCO BOATO. Allora potrà magari dirci qualcosa al riguardo. Mi sembra di aver capito che se la richiesta fosse stata correttamente formulata quell'autorizzazione per quel tipo di volo e per quel tipo di aereo avrebbe dovuto essere rivolta - così ci è stato detto e così io riferisco, chiedendo a voi un confronto su questo punto, perché questa è l'occasione per il confronto, non quella delle considerazioni generali che faremo in altro momento - alla 5° ATAF di Vicenza. Mi chiedo perciò se quel qualcosa che non ha funzionato, sia pure sotto un profilo limitato ma che avrebbe comunque impedito di autorizzare quel volo, sia stato l'invio a Martina Franca di un pacchetto riguardante sia il 31° stormo sia richieste di autorizzazione di un tipo di volo che avrebbero invece dovuto essere proposte alla 5° ATAF di Vicenza. Mi pare addirittura che si sia detto che, secondo il generale Vannucchi, se quella richiesta fosse arrivata a loro, non l'avrebbero neppure potuta inserire nel *software*. Riferisco quanto ho ascoltato e che ormai è agli atti, nel resoconto stenografico.

Per quanto riguarda il futuro e per ricostruire quanto effettivamente è accaduto i nostri interlocutori ci hanno dato un contributo di grandissimo interesse. Spetta a noi andare avanti, ma il vostro lavoro non è stato inutile, anzi rappresenta per noi uno strumento fondamentale. Mi pare però di capire, anche dal dossier che il dottor Dini ha ripetuta-

mente citato e consultato che in una qualche misura potrebbero esserci state responsabilità a livello gerarchico superiore, magari non sotto il profilo della competenza della vostra procura; ad un certo punto avreste forse potuto o dovuto — le mie sono domande astratte — rimettere gli atti ad altra procura militare, supponiamo quella di Roma. Questo mi pare di capire, quanto meno per quanto riguarda l'omissione di controllo in riferimento alla serie di episodi citati. Il collega Rizzi ha un modo di parlare un po' pesante (*Commenti del deputato Cesare Rizzi*). ... collega Rizzi, ti sto dando ragione, dicendo che usi un linguaggio diverso.

Stavo dicendo che hai usato un linguaggio un po' corposo, ma hai detto una cosa che io in qualche modo condivido nel senso che ci doveva essere una strage per far emergere tutto quel contesto in cui quei voli a bassissima quota non potevano che portare ad un certo punto. Basta pensare, tra i vari episodi che avete citato, a quel volo ad appena 70 metri sopra Cortina (ci rendiamo conto tutti di cosa poteva succedere) o all'episodio meno recente della funivia del Falzarego, nel quale solo perché la funivia era ferma alla stazione di partenza non successe una tragedia, o ancora quello della Vallarsa, una zona che conosco molto bene. Solo perché è successa una strage è venuto fuori un determinato contesto; forse per un'omissione di iniziative giudiziarie o per mancata conoscenza della *notitia criminis*, perché anche se c'era stata una velata e comunque non esercitata rivendicazione di competenza in episodi precedenti, quei fatti ponevano il potere legislativo forse ma sicuramente quello esecutivo e le autorità militari di fronte all'esercizio di responsabilità perché quel tipo di episodi non potesse più verificarsi, proprio in base alle questioni che voi stessi avete sottolineato: confusione normativa, inadeguatezza, accordi che si sovrappongono l'uno all'altro, fino al paradosso gigantesco che non conoscevo e che ho appreso oggi di un accordo non firmato.

Mi chiedo se vi siate posti l'interrogativo — lo chiedo con serenità — se ad un certo punto, non individuando, perché voi stessi avete chiesto l'archiviazione ed io non lo critico, ne prendo atto, mi sono solo posto un interrogativo, rispetto al colonnello Durigon, non ci fossero allora a quel punto responsabilità a livello più elevato che andassero individuate, anche senza esercitare l'azione penale da parte vostra ma rimettendo eventualmente la competenza ad altra autorità giudiziaria militare.

ELVIO RUFFINO. L'odierna audizione è molto interessante per i nostri lavori che ci portano ad indagare non tanto sulle responsabilità dirette, che peraltro sono abbastanza note, quanto sulle carenze diffuse di normativa e di altro genere che potrebbero rendere possibile nuove tragedie.

Le tesi sostenute questa sera sono significativamente difformi da quelle del procuratore e del sostituto procuratore di Trento, i quali ad una nostra domanda hanno risposto che tutti i controlli erano possibili purché si volessero mettere in atto. Si è parlato anche di sudditanza dei vertici dell'aeronautica militare nei confronti dell'autorità militare americana, che nella vostra descrizione assume connotati più politici e generali.

MARCO BOATO. Il dottor Block ha parlato di « comando italiano di facciata ».

ELVIO RUFFINO. Hanno parlato di un fattore di immagine della titolarità italiana della base di Aviano. Ci sono due tesi, comunque il discorso sulle norme è molto importante perché è quello che ci interessa più da vicino.

Per quanto riguarda il ruolo delle procure, di fronte ad una serie di voli a bassissima quota e di incidenti, come quello di Socchieve, mi pare difficile che le autorità inquirenti non ne abbiano avuto notizia. Vi era il problema della riserva di giurisdizione, per i noti trattati, però quanto meno bisognava arrivare fino ad un certo punto, cosa che non ci risulta

sia stata fatta. In ogni caso, potevano essere ipotizzate responsabilità del personale italiano, magari per arrivare alle conclusioni alle quali siete giunti per il colonnello Durigon.

Ho fatto questa osservazione non per « scaricare » responsabilità sulle procure, ma per sottolineare che un insieme di controlli non ha funzionato, compreso quello giurisdizionale.

Desidero ora un vostro parere che esula dall'indagine ma può avere un senso per il lavoro che avete svolto e le conoscenze che avete acquisito. Sono state contrattate nuove norme fra i due paesi successivamente alla tragedia. Ritenete che esse correggano sostanzialmente la situazione che ci avete descritto? In questo momento, con quelle norme, vi è una situazione qualitativamente nuova?

FRANCESCO PAOLO LUCCHESI. L'audizione di questa sera conferma quanto abbiamo sentito dal procuratore e dal sostituto procuratore di Trento. In effetti, più che privilegiare la scienza e la coscienza che deve esserci alla base di ogni atto professionale, qui vi è stata l'assoluta incoscienza di chi doveva mettere in atto determinati provvedimenti.

Avete detto che le norme non sono adeguate ai tempi. Ritenete che debbano essere cambiate?

Durante lo svolgimento delle indagini avete notato qualche modifica di atteggiamento dopo la tragedia, seppure in vigenza delle stesse norme? Si sono verificati voli a bassa quota durante o dopo le indagini?

WALTER DE CESARIS. Ringrazio i nostri ospiti per le notizie che ci hanno fornito.

Da come ci è stato delineato oggi, mi è parso che l'esito dell'indagine svolta sia quello di rimandare, più che a responsabilità soggettive derivate da comportamenti censurabili dal punto di vista disciplinare, a questioni oggettive, cioè ad incertezza e confusione delle norme di riferimento, a confusione tra presenza USA e NATO e tra le rispettive norme di

riferimento, che si confondono e rendono difficile capire quale sia la filiera di comando, a omissioni nel ricevimento di accordi. In particolare rispetto a questo ultimo punto vorrei sapere se sia da considerare come motivo oggettivo che ha reso possibile la prosecuzione dei voli a bassa quota la mancata firma dell'accordo tra le aeronautiche.

Oltre a ignorare la normativa interdittiva dei voli, vi è stato aggiramento delle norme? Il riferimento specifico è alla vicenda dell'organo di controllo di Martinafranca. Ritenete che gli organi di Padova avrebbero oggettivamente impedito lo svolgimento di quel volo?

MARCO BOATO. E Montevenda?

MAURIZIO BLOCK, *Procuratore militare della Repubblica presso il tribunale di Padova.* Non è proprio così.

GIOVANNI MARINO. Il quadro che emerge dagli interventi del procuratore e dal sostituto procuratore di Padova è allarmante, come è emerso nel corso della precedente audizione.

Dal punto di vista strettamente giuridico, visto l'articolo 117 del codice penale militare di pace che riguarda l'omessa esecuzione di incarico, a prescindere dal fatto che lo stesso GIP ha avanzato questa ipotesi nei confronti non del pilota, ma del colonnello Durigon, il procuratore ha detto che in ogni caso non poteva esserci alcuna connessione causale tra questa contestazione e l'evento che si era verificato. Si trattava di una causa sopravvenuta che da sola era capace di determinare l'evento.

Ciò che più mi ha allarmato è quanto ha detto con molta precisione il sostituto procuratore e cioè che vi erano omissioni di controllo e che l'autorità italiana incontrava grandi difficoltà ad intervenire per venire a conoscenza di ciò che facevano i piloti americani. Egli ha detto che omissioni di controllo c'erano non in violazione di norme — questo è un fatto gravissimo — ma nella carenza normativa. Qui si pone un problema grossissimo che

la Commissione deve affrontare in altra sede, in quanto si tratta di un aspetto non giuridico ma molto più alto. Noi dovremo chiedere a chi di competenza perché vi era questa carenza normativa che è la prima causa dell'evento, oltre alla spericolatezza dei piloti americani che pensavano di svolgere un'attività sportiva.

Un altro aspetto inquietante e straordinario è il seguente: vi era un accordo non firmato per quanto riguarda l'aeronautica, (l'esercito e la marina lo avevano firmato). A questo punto, vi erano una carenza normativa ed un protocollo che non serviva a niente.

Lasciamo stare l'aspetto giuridico che è di competenza della magistratura militare e sul quale non abbiamo motivo di intervenire, anche perché il vostro atteggiamento mi sembra corretto dal punto di vista della procedura e delle conclusioni. Tutte queste cose sono consacrate nella richiesta di archiviazione che avete fatto? Come mai non avete ritenuto di andare un po' più in alto nella ricerca delle responsabilità? Dico questo perché la vostra inchiesta si conclude con la mancanza di responsabilità del comandante della base di Aviano. Ciò non esclude però che potessero esserci altre responsabilità. Non potevate rimettere gli atti ad altra procura?

PRESIDENTE. Tutti i procedimenti giudiziari sono rimasti lettera morta e senza questa Commissione di inchiesta non avremmo mai saputo di queste carenze e di questa confusione. Possibile che le istituzioni non parlino? Possibile che di fronte ai morti che gravano sulle nostre coscienze nessuno abbia ritenuto di dover parlare?

DANIELE FRANZ. Desidero fare una brevissima considerazione che esula dalle relazioni che abbiamo ascoltato e che sono state molto interessanti. Avrete capito dal tipo di domande che vi sono state rivolte, indipendentemente dalla capacità dialettica di chi le ha formulate, che ognuno di noi sta cercando il cattivo di turno.

MARCO BOATO. Non è proprio così.

DANIELE FRANZ. Onorevole Boato, lei ha premesso che non era il caso di fare valutazioni e poi ha concluso citando il collega Rizzi e riprendendo le sue valutazioni.

Mi rivolgo principalmente al dottor Dini, in relazione alla prima domanda proposta dal presidente Iacobellis, in un momento convulso della risposta, affidata per un accordo tra di voi al dottor Block, ha citato anche notizie giunte comunque in maniera inequivocabile allo stato maggiore. Secondo voi è possibile, è ragionevole pensare che il ministro competente fosse completamente all'oscuro di quanto era successo nei cieli del nord-est negli ultimi dieci anni, oppure, con una frase abbastanza in voga qualche tempo fa, non poteva non sapere?

Perché vede, al di là dell'autonomia dei poteri dello Stato, principio fondante a cui mi sottometto volentieri, quando si arriva a livelli di quartiere generale o di stato maggiore o anche, per una forma fideistica che ho verso di loro, dei carabinieri, i quali tendenzialmente quando si muovono, per loro *forma mentis*, comunicano sempre a qualcun altro ciò che stanno facendo; a quei livelli succede questo e così a salire. Torniamo sempre alla medesima domanda, per cui credo sarebbe molto interessante approfondire questo punto, anche per avere uno squarcio di luce su quelle che sono state riferite come scelte politiche o che, in altro italiano, potrebbero essere tradotte come endemica debolezza politico-diplomatica dell'Italia nei confronti di un alleato estremamente utile ma a volte scomodo. Solo con questa chiave di lettura è possibile riuscire a capire tutta una serie di circostanze che voi, non io, avete riportato qui, perché io oggettivamente appartengo a quella categoria di parlamentari che sono braccia strappate all'agricoltura, quindi non condivido il vostro bagaglio tecnico e culturale; certo è che tutto mi sembra estremamente strano; se non ricordo male lei, dottor Dini, ha citato delle lettere che provenivano o erano state rivolte allo

stato maggiore; a quel punto non parliamo del comandante pur decorosissimo della base di Aviano, siamo andati molto più in alto.

Chiudo con un inciso: abito ad Udine, al pari del collega Ruffino, e che quella di Aviano sia una base americana lo sanno tutti. Ho appreso qui questa sera che il comandante della base di Aviano, ancorché italiano, avesse qualche competenza. Io ho fatto il militare a Rivolta in aeronautica e sono stato più volte, come autista, all'interno della base di Aviano e, da militare, non potevo entrare in vastissime aree di quella base. Mi permetterei di dire, non sposando né mutuando linguaggi giuridici ma prendendo a prestito quello militare, che il comandante italiano di Aviano è il comandante della base logistica, il comandante in capo è per *vox populi* che molto spesso è la *vox Dei* sicuramente l'autorità militare americana. Questo nessuno non poteva non saperlo. Chiedo quindi se è possibile che il ministro della difesa potesse non sapere.

LUIGI OLIVIERI. Questa sera abbiamo avuto ulteriore conferma di tutta una serie di inquietudini che ci hanno pervaso tutti dopo aver audito la settimana scorsa il procuratore della Repubblica di Trento ed il suo sostituto. Risulta abbastanza evidente, infatti, come non abbia funzionato nulla, perché nessuno poteva controllare, perché nessuno doveva controllare; in buona sostanza tutti facevano quello che volevano e difficilmente si può accertare una responsabilità.

Nel contempo però abbiamo avuto modo di leggere la deposizione del generale Vannucchi, agli atti della richiesta di rinvio a giudizio da parte della procura di Trento, che è un trattato sulla questione di chi doveva verificare ed autorizzare quel volo. Questa sera poi abbiamo saputo qualcosa di più e cioè che il generale Albino ed il generale Fornasiero danno un'interpretazione totalmente diversa da quella del generale Pollice e del generale Vannucchi. Secondo voi qual è il motivo di questa diversa interpretazione o questa è una delle domande che non era oppor-

tuno porre perché esulava dai vostri compiti?

In secondo luogo il dottor Dini ha fatto prima riferimento al progetto di protocollo mai sottoscritto, che voi avete probabilmente sequestrato o acquisito presso lo stato maggiore dell'aeronautica. Vorrei sapere esattamente dove sia stato rinvenuto questo atto, che ha sicuramente una certa importanza; quando udiremo lo stato maggiore di allora e di adesso chiederemo il perché di questa vicenda.

Quindici giorni fa il GUP del tribunale militare di Padova ha accolto la vostra richiesta di archiviazione, ma in quel provvedimento ha svolto anche altre attività. Vorrei che portaste a conoscenza della Commissione quel tipo di provvedimento.

SANDRO SCHMID. Cercherò anch'io di essere il più possibile telegrafico, ma non posso esimermi da una considerazione, per altro già fatta da altri colleghi, e cioè che è davvero avvilente che ci sia voluta una tragedia di queste proporzioni per cominciare a levare il coperchio di una pentola dove bollono tante cose, che restano ancora di difficile decifrazione, anche se un po' alla volta sta venendo fuori un certo quadro. Auspico che questa Commissione possa andare oltre i limiti delle indagini svolte, ovviamente su piani diversi, dalla procura di Trento e dalla vostra, per individuare non solo eventuali responsabilità, ma anche per tentare di capire davvero quali siano i limiti normativi e le responsabilità di natura politica, per fare in modo che quanto meno per il futuro una situazione di questo tipo non possa più ripetersi.

Questa situazione di sistematica violazione di normative certe, per lo meno per quanto riguarda i voli sotto i 500 piedi, appare davvero incredibile. Ricordo che da parte dei vostri colleghi di Trento si è parlato di oltre 480 segnalazioni di voli a bassa quota, cui era seguito un numero ridotto di individuazioni, intorno alle 70, per arrivare addirittura ad un solo caso in cui c'è stato un qualche intervento. Il problema è capire se nell'individuazione

delle responsabilità si può parlare di omissione di controllo perché comunque delle normative c'erano oppure se ci sia stata anche una incapacità o una non volontà di controllo dovuta a quella che potremmo definire una sudditanza italiana rispetto all'esercito degli Stati Uniti.

La domanda che pongo riguarda, in termini esplicativi, il problema dell'accordo o meglio non-accordo. Siamo in presenza infatti di un accordo-quadro formulato a livello di stati maggiore, dal quale discendevano poi dei protocolli o degli accordi settoriali, due firmati, uno per l'esercito ed uno per la marina, ed il terzo relativo all'aeronautica rimasto come una sorta di oggetto misterioso. Siccome anche le bozze di accordi non firmati hanno dei genitori, mi interessa capire se da parte vostra si siano comunque individuati i protagonisti della formulazione di tale bozza in modo da poter poi successivamente avere elementi certi rispetto ai protagonisti stessi e capire davvero le ragioni per cui non si è arrivati alla firma definitiva di un accordo che poteva essere elemento chiave per una normativa più vincolante su cui svolgere azioni più stringenti dal punto di vista del controllo.

ELVIO RUFFINO. Il collega Schmid ha ricordato un elemento emerso nella precedente audizione e cioè le centinaia di voli a bassa quota risultati in difformità delle norme, di cui solo una parte compiuti da velivoli degli Stati Uniti. Questa sera ci siamo concentrati sul problema dei voli USA, ma vorrei chiedere ai nostri interlocutori se hanno maturato anche loro questa consapevolezza di un certo numero di voli anche dell'aeronautica italiana a bassa quota, eccetera, perché questo aprirebbe un ulteriore profilo di responsabilità ed un altro tipo di problema normativo.

PRESIDENTE. Non mi sono sentito di soffocare questo legittimo desiderio che si vede chiaramente in tutti noi di approfondire le questioni. Non sempre le domande sono state secche e si è lasciato un

po' di spazio alle considerazioni, mi rendo però conto che non si poteva fare diversamente; c'è una forte compartecipazione alla vicenda che ci prende ed è giusto che sia così.

Terminato il giro delle domande, invito i nostri interlocutori a rispondere.

MAURIZIO BLOCK, *Procuratore militare della Repubblica presso il tribunale di Padova*. Non so se riuscirò a rispondere dettagliatamente facendo riferimento ad ogni singola domanda. Cercherò di accorpare alcune domande che mi sembrano avere lo stesso oggetto.

Inizio da una sensazione che ho avvertito ascoltando le domande, una sensazione di inquietudine ed insoddisfazione per il fatto che tutta questa vicenda si sia conclusa in definitiva con un niente di fatto dal punto di vista giudiziario. Di questo credo che anche la procura militare di Padova debba rendere giustificazione oltre alle motivazioni già riportate nel decreto di archiviazione.

Abbiamo esplorato quasi tutte le piste e quasi tutti gli aspetti per riuscire ad individuare delle responsabilità penali. Io concordo con quanto affermato dai giudici di Trento, e cioè che omissioni di controllo ci sono state. L'ho detto anche nella mia relazione. È indubbio che ci sono state grosse omissioni di controllo, bisogna però vedere nel concreto, dal punto di vista penale, perché la nostra è un'indagine penale, se tali omissioni di controllo potessero sussumere una fattispecie penale perché di segnalazioni di voli radenti ne sono arrivate e ne continuano ad arrivare alla procura militare, anche dopo il fatto del Cermis, sia pure con minore intensità e frequenza; il problema è vedere quale sia l'ipotesi di reato. Noi avevamo configurato a carico del colonnello Durigon il reato di cui all'articolo 117, omessa esecuzione di un incarico. Data anche l'ora tarda non voglio certo fare una lezione di penale militare, ma il problema è questo. L'incarico presuppone un conferimento, cioè che il comandante abbia ricevuto uno specifico incarico e che lo debba eseguire. Qualora vi siano sem-

plici disposizioni che normativamente delineino compiti per lo più alquanto generici, questo tipo di situazione normativa impedisce di configurare l'incarico che deve invece connotarsi concretamente e non solo in maniera generale ed astratta. Su questa linea della procura militare di Padova si è mossa anche, a quanto mi è dato sapere, la procura militare di Bari, che ha anch'essa proposto l'archiviazione facendo perno proprio su questa problematica. La procura militare di Padova, però, non ha affrontato il problema solo in termini strettamente giuridici. Come ho detto nella mia relazione, questa impossibilità di configurare l'incarico è un elemento che ha comportato come altri l'archiviazione, ma si è fondata anche sulle argomentazioni che ho detto, cioè sulla lacunosità della normativa.

Quando ho illustrato nella relazione generale gli elementi base ho fatto riferimento all'opportunità di delineare delle norme più specifiche che prevedano l'obbligo giuridico di comunicare, sanzionato anche penalmente, a carico di coloro che siano tenuti a compiti di responsabilità. Se il ministro conoscesse questa situazione, non sono in grado di dirlo, anche perché non siamo arrivati a configurare responsabilità che forse hanno carattere più politico che strettamente giudiziario; ci siamo fermati al comandante della base di Aviano. Potevamo anche andare più in alto, ma che cosa avremmo trovato? Soggetti che erano a conoscenza di una situazione diffusissima di voli a bassissima quota e che a loro volta non avevano preso alcuna decisione in merito. Penalmente che reato è questo? Per quanto riguarda la nostra sfera di azione, non si configura penalmente un reato; non è in connessione causale con i tragici avvenimenti, non lo è con eventuali danni; forse poteva esserlo, ma in questo caso assolutamente non lo era per di più perché c'è stata una condotta dei piloti assolutamente aberrante.

Tra l'altro i giornali hanno parlato dell'inchiesta e sono stati edotti delle motivazioni abbastanza inquietanti che ci hanno condotto ad assumere questa so-

luzione finale. Vero è che a volte anche noi magistrati siamo in una situazione di difficoltà perché non sappiamo quando parlare è eccessivo e quando invece bisogna farlo, poiché a volte anche delle dichiarazioni su questioni di natura non strettamente giudiziaria possono essere male interpretate, per cui generalmente preferiamo parlare per atti formali. E questa Commissione ci ha dato la possibilità di esternare queste problematiche, una delle quali è emersa da alcune domande: mi riferisco alla frode che ci sarebbe stata nell'inoltro del piano di volo. Secondo le dichiarazioni del generale Vannucchi, il volo doveva essere autorizzato da Vicenza. In realtà non è stato messo nei piani di volo autorizzati da Vicenza, ma è stato autorizzato da Martinafranca. Conosco bene quel passo che è stato oggetto della nostra attenzione — sarebbe stato raccapricciante immaginare che ci potesse essere frode in una situazione di questo tipo —: anche qui abbiamo riscontrato delle anomalie e delle contraddizioni, perché in realtà la dichiarazione del generale Vannucchi, come potrete leggere dagli atti, è ampiamente smentita dalle dichiarazioni del generale Fornasiero, del colonnello Posocco e dello stesso generale Arpino, ex capo di stato maggiore dell'aeronautica, attualmente capo di stato maggiore della difesa. Questi ufficiali hanno affermato che era corretto l'inserimento del volo nel piano diretto a Martinafranca in quanto si trattava pur sempre di un volo addestrativo e sottoposto all'autorizzazione del ROC, mentre per Vicenza dovevano passare solo i voli per l'operazione *Deliberate guard* per la Bosnia. Bisogna vedere in questo contrasto di dichiarazioni da cui emerge un ulteriore elemento di inquietudine...

MARCO BOATO. Questo era un volo addestrativo?

MAURIZIO BLOCK, *Procuratore militare della Repubblica presso il tribunale di Padova*. Era un volo addestrativo per la Bosnia, non operativo. I voli operativi per la Bosnia dovevano passare per Vicenza,

mentre quelli addestrativi di squadrone dovevano essere autorizzati da Martinafranca: così dicono tre generali di squadra aerea dell'aeronautica. Poi c'è Vannucchi che in un momento iniziale dice una cosa diversa. Non voglio fare delle considerazioni che non mi sono consentite, però subito dopo la tragedia, qualcuno aveva qualche motivo per essere allarmato e per allontanare da sé... però come si fa alla fine a capire qualcosa in questa intricata vicenda? Non mi sentirei di prendere come Vangelo le dichiarazioni di Vannucchi e dare al rogo quelle degli altri ufficiali. Il fatto che quattro ufficiali dell'aeronautica abbiamo dato interpretazioni diverse rende ancora più fondata la nostra tesi conclusiva sull'assoluta incertezza. Ci sono responsabilità soggettive ma non sono inquadrabili come reato. Perciò ho proposto questa possibilità di estensione.

Perché non abbiamo mandato gli atti ad altre procure? Rendiamoci conto che, alla fine, Trento li ha inviati a noi e noi a chi li avremmo dovuti mandare? Ad un certo momento Trento ha esaurito tutte le ipotesi di reato possibile, ha valutato l'omicidio plurimo colposo, l'attentato alla sicurezza dei trasporti e quando ha visto che non poteva più andare avanti (aveva fatto tutto il possibile) ha trasmesso a noi, che tra l'altro avevamo già aperto da tempo il procedimento penale. Noi a nostra volta non avevamo altri spazi di azione penale. A livello giudiziario e penale la situazione è sfuggita, non si è riuscita a concretizzare e per una serie di elementi è rimasta impunita. D'altro canto fare il processo a Durigon solo per aver un capro espiatorio non ci sembrava giusto.

Per quanto riguarda l'authority, essa sicuramente può aver sortito un effetto positivo. Bisogna vedere se si proseguirà su questa strada, perché, per quanto è triste dirlo, è intervenuta in un momento in cui già si era verificata una tragedia. Ritengo che probabilmente la situazione è migliorata, ma deve essere ancora oggetto di varie limature.

Responsabilità a livello superiore sicuramente c'erano, perché negli archivi dell'aeronautica vi era la documentazione che abbiamo sequestrato, per cui il problema si conosceva e si tollerava. Probabilmente lo conosceva e lo accettava — queste sono illazioni che lasciano il tempo che trovano — chi poi andava alla base di Aviano, perché, come ha detto l'onorevole Franz, in realtà si sapeva nella zona di Udine e del Friuli che la base di Aviano, nella sostanza, era solo formalmente italiana.

Vi è stata un'ordinanza di archiviazione del GIP, il quale è giunto alla conclusione facendo un discorso diverso: In base alla normativa sarebbero configurabili degli obblighi a carico del colonnello Durigon, mentre nella nostra archiviazione avevamo detto che vi erano obblighi però erano assolutamente generici. Per il GIP si tratterebbe di obblighi più specifici. Comunque, nelle conclusioni il discorso si riduce ad unità perché ci sarebbe l'inidoneità dell'articolo 117 a sussumere la condotta posta in essere dal Durigon.

Il GIP fa un altro ragionamento e cioè che anche gli americani sapevano, anche i superiori americani sapevano e non hanno fatto nulla. Intanto i superiori di Ashby non hanno indottrinato sufficientemente i loro inferiori e per di più hanno consentito che questa prassi continuasse. In questo senso configura una sorta di responsabilità a carico dei superiori americani, nonché di quelli italiani che avrebbero dovuto comunque indottrinare e porre a conoscenza gli americani di tale situazione. Però in realtà, a nostro parere, il problema degli americani non si pone; anche se non è stata esercitata la priorità della giurisdizione, questa è esercitabile in qualsiasi momento. Si tratta quindi di un'affermazione di principio priva di riscontro. Per quanto riguarda gli italiani si torna sempre al solito discorso: la trasmissione degli atti a Trento disposta poi dal GIP di Padova è in realtà un mero ritorno di atti perché Trento aveva archiviato e a sua volta ritrasmesso a noi; mi sembra quasi un circolo vizioso, capisco

che il senso di insoddisfazione del GIP, come d'altronde il nostro e quello di tutti i presenti, è notevole perché chiudere una vicenda di questo genere con un nulla di fatto è sempre doloroso, ma nella realtà, nonostante tutta la buona volontà, non si riesce a trovare la strada di una soluzione di natura penale.

Desidero infine sottolineare un punto che forse nella relazione è sfuggito. Tra le varie incertezze interpretative che ci sono, ne è saltata fuori anche un'altra che negli atti del procedimento sarà sicuramente evidente a tutti. Si è detta una cosa alquanto strana, che meriterebbe un approfondimento; si è detto, cioè che queste bassissime quote fossero previste nei piani di volo e che il pilota, nel momento in cui doveva effettuare il volo, doveva prendere visione di tutte le restrizioni al volo stesso ed inserire automaticamente nel piano di volo la cosiddetta *notam*.

Non riusciamo a spiegarci come mai, pur sussistendo queste restrizioni di volo, i piani di volo continuassero ad indicare quote bassissime.

MARCO BOATO. Mai comunque fino a 100 metri!

MAURIZIO BLOCK, *Procuratore militare della Repubblica presso il tribunale di Padova*. Quello mai, sotto i 500 metri mai, anzi i 500 metri non erano neanche previsti per certi tipi di attività. Ci hanno detto invece che era perfettamente normale perché determinate limitazioni si possono sapere solo al momento del volo, ad esempio un incendio o il passaggio di un'autorità come il Papa, e il pilota nell'assumere il volo deve prendere visione di tutto. Questa interpretazione, forse un po' minimalista, però, non ci ha molto convinto.

CESARE RIZZI. Ma se volavano addirittura con carte americane, sulle quali non era neppure indicato Cavalese, come possono fare questo discorso?

MAURIZIO BLOCK, *Procuratore militare della Repubblica presso il tribunale di*

Padova. Il *notam* in ogni caso avrebbero dovuto averlo. Le restrizioni di volo italiane avrebbero dovuto conoscerle sia perché ci sarebbe dovuta essere una preventiva opera di indottrinamento sia perché loro stessi avrebbero comunque dovuto conoscerle. Questo è quello che si dice. Le dirò anche che, se non sbaglio, c'è una regola generale, che vale anche per i *marines*, per la quale non si può scendere sotto 500 o 1000 piedi; 500 piedi è davvero il limite assoluto, per cui al di là di tutte le norme italiane ce ne era poi una specifica che impediva di andare all'altezza alla quale invece è avvenuto l'impatto, cioè 300 piedi.

PRESIDENTE. La priorità della giurisdizione opera *ope legis* o deve essere invocata?

MAURIZIO BLOCK, *Procuratore militare della Repubblica presso il tribunale di Padova*. Deve essere invocata.

PRESIDENTE. Allora, di fronte a queste bombe vaganti che giravano nel cielo, possibile che nessun procuratore circondariale abbia mai pensato ad un sequestro di questi mezzi?

CESARE RIZZI. È anche vero che il procuratore di Trento ha detto che gli aerei dovevano passare a 4 miglia ad est.

MAURIZIO BLOCK, *Procuratore militare della Repubblica presso il tribunale di Padova*. Sequestri non li abbiamo mai ipotizzati per il motivo che forse mancava proprio la figura di reato su cui attingere questo tipo di provvedimento. Non abbiamo notizia che nel Veneto ci siano state iniziative di questo tipo. Purtroppo tutto si affronta sotto la spinta dell'emergenza; è triste doverlo dire ma sono i fatti che lo dimostrano.

SERGIO DINI, *Sostituto procuratore militare della Repubblica presso il tribunale di Padova*. Mi si è chiesto di chiarire perché ho parlato di responsabilità politiche; altri hanno chiesto perché non si è

trasmesso il fascicolo o non si è data segnalazione ad altra autorità giudiziaria e altri ancora - e la risposta che darò sarà la stessa - se con la sottoscrizione dell'accordo di cui si è detto si sarebbe potuto evitare l'evento. Sostanzialmente la risposta è unica. Ho parlato di responsabilità politiche, di responsabilità a livelli superiori nel senso che queste normative sono formulate malissimo; non sono atti sottoscritti, quindi ravvisare ulteriori responsabilità a livello di stato maggiore dell'aeronautica o di organi centrali dell'amministrazione militare è impossibile, perché anche per loro c'è un problema di responsabilità politica, nel senso che per lo stato maggiore dell'aeronautica non c'è l'incarico di denunciare o controllare alcunché; non c'è da nessuna parte una previsione specifica di questo genere che possa far ravvisare in carico ad autorità militari centrali responsabilità penali. Diverso è, ripeto, il discorso delle responsabilità politiche. C'è un trattato (quello che vale solo per gli F16) in cui si dice che il comandante italiano è responsabile dei servizi del traffico aereo, facendo riferimento implicito con questa dizione ad altro testo normativo che sono le tabelle ordinarie di Aviano. Andiamo però a vedere quali sono i compiti per il comandante italiano come responsabile dei servizi del traffico aereo: ricevere ed inoltrare i piani di volo. Allora torniamo al discorso di prima: obbligare taluno a ricevere significa che c'è qualcuno obbligato a trasmettere. Che senso avrebbe un obbligo a ricevere senza un obbligo a trasmettere? Questa è una evidente carenza di tecnica normativa che però non è un caso isolato perché, come ho detto, anche nel memorandum del 1993 gli obblighi sono sempre a carico degli americani. Il comandante americano deve comunicare al comandante italiano... ma se non lo fa, cosa deve fare il comandante italiano?

MAURIZIO BLOCK, *Procuratore militare della Repubblica presso il tribunale di Padova*. C'è anche da dire che non si conoscono le motivazioni di questa tecnica

legislativa, se si volesse creare una sorta di impunità o tutto derivi da una mancata conoscenza delle problematiche, per cui un fatto non doloso ma semplicemente colposo, per usare una terminologia giuridica.

DANIELE FRANZ. Avete verificato se le altre basi americane in altre nazioni appartenenti alla NATO hanno lo stesso tipo di trattamento o se è una particolarità italiana?

MAURIZIO BLOCK, *Procuratore militare della Repubblica presso il tribunale di Padova*. Questa è una considerazione di natura politica, ma comunque questo fatto non è emerso. La nostra era una inchiesta giudiziaria penale.

MARCO BOATO. Nella precedente audizione si era fatto riferimento alla ristipulazione di accordi, se non ricordo male da parte della Germania federale, proprio in riferimento alle questioni della sovranità nazionale. Questi sono tutti accordi frutto della guerra fredda, sono accordi dei primissimi anni cinquanta. Via via la situazione è cambiata o dovrebbe essere cambiata.

SERGIO DINI, *Sostituto procuratore militare della Repubblica presso il tribunale di Padova*. Leggo testualmente il documento acquisito dai carabinieri su nostra delega presso lo stato maggiore dell'aeronautica e che porta in fondo la pagina non firmata...

MARCO BOATO. Non è che hanno a voi dato la copia non firmata!

SERGIO DINI, *Sostituto procuratore militare della Repubblica presso il tribunale di Padova*. No, ci avevano mandato il documento senza l'ultima pagina, che poi è stata chiesta e ci è stata inviata. Nel documento si legge che l'accordo tecnico non è ancora stato firmato in quanto l'attività di negoziazione tra l'aeronautica e la corrispondente forza armata è tuttora in corso.

Come dicevo, quel documento stabilisce che sia informato il comandante italiano su tutte le attività di rilievo: «Nel caso ritenga che le attività del reparto ospitato non rispettino le leggi italiane vigenti, il comandante italiano informerà il comandante del reparto e si rivolgerà immediatamente alle superiori autorità italiane per un parere. L'avvio delle attività contestate è subordinato alla risoluzione della controversia». Ciò vuol dire che, se fosse stato firmato si sarebbe potuto impedire il volo e contestarlo; se avessero insistito per farlo ci si poteva rivolgere ai superiori ed intanto sospendere l'attività. Quindi, se ci fosse stata la firma probabilmente si poteva fare qualcosa in più, anche se il volo degli statunitensi è andato comunque al di sotto della quota consentita. Infatti il volo a bassissima quota può essere effettuata tra i 2000 e i 500 piedi, mentre loro sono andati a 300, cioè ad una quota che non poteva essere autorizzata, per cui l'evento si sarebbe comunque verificato posta la volontà di volare a quella quota.

MAURIZIO BLOCK, *Procuratore militare della Repubblica presso il tribunale di Padova*. Noi non ci siamo posti il problema della responsabilità relativa alla mancata sottoscrizione dell'accordo, perché abbiamo ritenuto che esulasse dai nostri compiti. Ne abbiamo preso atto e abbiamo tratto le conseguenze sul piano della conclusioni.

PRESIDENTE. Ringrazio i nostri ospiti e dichiaro conclusa l'audizione odierna.

La seduta termina alle 22.50.

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO
STENOGRAFIA

DOTT. VINCENZO ARISTA

*Licenziato per la stampa
il 21 febbraio 2000.*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO