

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

RESOCONTO STENOGRAFICO

5.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 1° MARZO 2000

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **ERMANNIO IACOBELLIS**

INDICE

	PAG.		PAG.
Sulla pubblicità dei lavori:		Franz Daniele (AN)	9, 10
Iacobellis Ermanno, <i>Presidente</i>	2	Gazzilli Mario (FI)	14
Audizione del dottor Marco Minniti, sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio:		Lucchese Francesco Paolo (Misto-CCD)	10, 11
Iacobellis Ermanno, <i>Presidente</i>	2, 7, 10, 14 15, 17, 18, 20	Marino Giovanni (AN)	11, 12
Boato Marco (Misto-Verdi-U)	7, 9, 11, 12 15, 16	Minniti Marco, <i>Sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio</i>	2, 12, 17, 18
De Cesaris Walter (Misto-RC)	11	Mitolo Pietro (AN)	11, 12, 13, 14, 15, 16
Detomas Giuseppe (D-U)	15	Olivieri Luigi (DS-U)	8, 15
		Ruffino Elvio (DS-U)	16
		Saonara Giovanni (PD-U)	10
		Schmid Sandro (DS-U)	13

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 nord Padania: LNP; 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 21.10.

(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 Marco Minniti, sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione del dottor Marco Minniti, sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio. Ringraziandolo per la disponibilità e la tempestività con cui ha risposto al nostro invito, gli cedo la parola.

MARCO MINNITI, *Sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei ministri*. Onorevoli commissari, vorrei in primo luogo richiamare, sinteticamente, la dinamica dell'incidente che ha provocato la tragedia della funivia di Cavalese. Successivamente illustrerò le attività svolte, sia da parte italiana che statunitense, per chiarire le responsabilità dell'evento e, quindi, le iniziative che sono state poste in essere dal Governo al fine di verificare la rispondenza delle norme che regolano le attività di volo dei reparti alleati in Italia.

Accennerò, infine, agli ulteriori provvedimenti che il Ministero della difesa ha in animo di adottare per perfezionare le

norme che disciplinano la convivenza dei reparti stranieri che operano sul territorio nazionale.

Il 3 febbraio 1998 un *jet* del Corpo degli *US Marines*, durante una missione addestrativa di volo a bassa quota proveniente dalla base italiana di Aviano, colpiva e recideva due cavi che sostenevano una funivia nei pressi di Cavalese.

La cabina cadde da un'altezza di circa 90 metri causando la morte di tutti gli occupanti, venti persone di varie nazionalità. Immediatamente dopo l'evento furono avviate tre distinte attività di indagine a cura, rispettivamente, della procura di Trento e di due commissioni tecniche istituite dal Comando militare statunitense e dallo Stato maggiore della nostra Aeronautica militare.

Gli accertamenti compiuti nell'immediatezza dell'evento dimostrarono, con chiarezza, che l'incidente era stato causato da un errore umano, ipotizzando così l'esistenza di precise responsabilità individuali. Risultò evidente che non erano stati né l'inefficienza dei mezzi, né guasti meccanici, né altri eventi imprevedibili ad avere indotto l'aereo a volare ad una quota incompatibile con le norme vigenti, oltre che, ovviamente, con le caratteristiche del terreno e con le strutture ubicate nella zona del disastro.

L'inchiesta tecnica condotta da parte statunitense, in particolare, definì il comportamento di volo tenuto dall'equipaggio in quella circostanza « aggressivo », con la conseguente violazione delle regole e delle procedure previste. In almeno due dei sei segmenti in cui si articolava il volo, risultò che l'aereo era sceso sotto ai mille piedi, raggiungendo una velocità superiore di 180 chilometri orari a quella consentita.

Mille piedi equivalgono a poco più di 300 metri, mentre una direttiva dell'Aeronautica militare italiana del 21 aprile 1997, obbligava i velivoli di paesi stranieri schierati nelle basi in Italia a rispettare, nelle missioni d'addestramento, una quota di volo mai inferiore ai 650 metri. Quindi vi era stata una evidentissima violazione.

La stessa inchiesta tecnica statunitense appurò come indicazione e limiti, inerenti alle modalità di volo nelle esercitazioni, fossero contenuti in numerosi documenti a disposizione del personale americano. Erano state, inoltre, trasmesse al comando del gruppo di volo statunitense, le mappe aeree che riportavano la segnalazione di tutte le funivie distribuite sulle aree di sorvolo, anche di quella in questione. Di tale trasmissione sono disponibili le ricevute per l'avvenuta consegna da parte della nostra Aeronautica militare.

La commissione istituita dall'Aeronautica militare italiana, ha sostanzialmente condiviso e confermato le risultanze della commissione tecnica degli Stati Uniti, sottolineando in particolare come, dagli elementi acquisiti, l'incidente fosse da attribuirsi ad un fattore umano e, in termini specifici, alla violazione di normative e disposizioni che non consentivano all'equipaggio l'adozione della rotta seguita e la navigazione ad una quota così distante dagli standard minimi di sicurezza.

Le autorità statunitensi, una volta conclusi gli accertamenti tecnici - condotti, peraltro, in piena collaborazione da entrambi i paesi - hanno, in maniera del tutto legittima, chiesto ed ottenuto di poter esercitare negli Stati Uniti la giurisdizione nei confronti dell'equipaggio del velivolo. La richiesta USA era, infatti, fondata sulla convenzione tra gli Stati membri del trattato del Nord Atlantico (NATO-SOFA), sullo statuto delle forze armate, firmata a Londra nel 1951 e successivamente ratificata dal nostro Parlamento. La convenzione, nel definire i principi generali che regolano la presenza di truppe alleate sui rispettivi territori dei paesi membri della NATO, stabilisce, tra l'altro, che le autorità militari dello Stato che invia le truppe, hanno il diritto di

priorità nell'esercizio della giurisdizione sui membri della propria forza, per quanto si riferisce ai reati derivanti da qualsiasi atto od omissione verificatisi nell'esercizio di funzioni ufficiali. Al contrario, nel caso di reati commessi da un membro della forza al di fuori di dette funzioni, la giurisdizione spetta allo Stato che ospita la forza.

Ora, poiché è indubbio che il pilota del velivolo stesse svolgendo una missione ufficiale, gli Stati Uniti hanno esercitato un diritto loro riconosciuto dalla convenzione. Questa si applica naturalmente su base di reciprocità e ciò ha, tra l'altro, consentito all'Italia di avvalersi della stessa disposizione, in occasione del disastro aereo di Ramstein in Germania nel 1988. La convenzione prevede, in termini giuridici, una limitazione di sovranità in condizioni di parità con altri Stati, quindi sarebbe certamente fuori luogo parlare in proposito di sudditanza o di subalternità nei confronti di paesi terzi. Resta il fatto che la Corte marziale degli Stati Uniti, ha pronunciato una sentenza che voglio qui brevemente richiamare e che, come sapete, è inappellabile e priva di motivazione: assolto il pilota capitano Ashby Richard; assolti gli operatori di sistema capitano Seagraves Chandler e capitano Raney William; condannato per ostruzione alla giustizia il navigatore capitano Schweitzer Joseph, e non, dunque, per responsabilità dirette inerenti la tragedia.

I provvedimenti disciplinari a carico dell'equipaggio, non hanno certo attenuato il clamore della sentenza, né i sentimenti di dolore, rabbia, amarezza e senso d'impotenza, che hanno pervaso gli animi di tutta la popolazione italiana.

Apparve chiara al Governo, in quel momento, la necessità che, per ragioni di carattere politico, morale ed umanitario, si dovesse esperire ogni azione per individuare le responsabilità di ordine superiore, e soprattutto affinché venissero posti in essere tutti i provvedimenti di carattere giuridico, tecnico e procedurale per escludere ogni possibilità che analoghi incidenti potessero verificarsi in futuro.

Il Governo si mosse con immediatezza in quella direzione e oggi possiamo dire con certezza che, sia sotto il profilo formale che sostanziale, sono stati raggiunti alcuni significativi risultati, anche se la questione non può considerarsi conclusa. È doveroso sottolineare, in questo contesto, il contributo offerto dalle massime autorità statunitensi - ivi compreso il Presidente Clinton - che hanno mostrato di comprendere appieno il significato delle reazioni suscitate in Italia dalla sentenza.

Nel rispetto della giurisdizione militare statunitense, il Presidente del Consiglio D'Alema intese contestare non la sentenza, ma come la decisione con il giudizio assolutorio, posto che l'incidente aveva rappresentato l'esito di una serie di errori umani, dovesse condurre a verificare l'esistenza di un superiore livello di responsabilità, mentre non sarebbe stato in nessun modo accettabile che l'esito del processo avesse come conseguenza la rinuncia ad accertare la verità.

In coerenza con tali finalità, ed in un'ottica di responsabile collaborazione il Governo, dinanzi ad una richiesta della procura militare di Padova, che indagava sulle responsabilità eventuali del comando italiano della base, e della procura della Repubblica di Trento, di accedere al testo dell'accordo-quadro bilaterale Italia-Stati Uniti sulle infrastrutture, firmato il 20 ottobre 1954, stabili di porre le parti del documento d'interesse della magistratura a disposizione dell'autorità giudiziaria, togliendo il segreto di Stato.

Si tratta di un accordo che disciplina, anche con alcune successive integrazioni, l'impiego da parte delle forze armate statunitensi delle infrastrutture loro concesse in uso sul nostro territorio.

Un altro ambito nel quale intervenire riguardò la prevenzione di possibili, ulteriori incidenti e l'esigenza di rivedere, a tal fine, il complesso delle procedure relative all'addestramento ed alle esercitazioni delle forze alleate in Italia. In questo senso, i ministri della difesa *pro tempore* Cohen e Scognamiglio, convennero sulla necessità di procedere ad una

revisione delle regole e delle procedure previste per lo svolgimento di attività operative nelle basi site in Italia. Pertanto il 9 marzo 1999 il generale Leonardo Tricarico, dell'Aeronautica militare italiana, e l'ammiraglio Joseph W. Prueher, della marina militare USA, furono nominati capi di una commissione bilaterale con il compito di definire ogni procedura relativa alle esercitazioni e all'attività di addestramento a bassa quota delle forze USA in Italia, con l'obiettivo di addivenire alle massime condizioni di sicurezza nell'esercizio del volo sul territorio italiano.

Nell'arco di trenta giorni concessi dai rispettivi ministri per l'ultimazione dei lavori, la Commissione esaminò tutti i fattori confluenti nell'esercizio del volo, le norme vigenti, le esigenze addestrative dei reparti stranieri schierati in Italia, gli interessi da tutelare, oltre, ovviamente, quello primario dell'incolumità dei cittadini, ed ogni altro aspetto che potesse giocare un ruolo nella sicurezza dell'attività di volo.

Il risultato fondamentale raggiunto è stato quello di non consentire ulteriormente - se non in casi eccezionali da valutare di volta in volta da parte della autorità italiane - l'esercizio del volo a bassa quota sul territorio nazionale da parte di reparti di volo stranieri non stanziali. Per i reparti stanziali, invece, tale forma di volo è stata perentoriamente contingentata.

Non è stato questo un provvedimento facile, né da parte italiana - trattandosi evidentemente di una drastica limitazione dell'attività di volo delle forze alleate - né da parte statunitense, che si è trovata nella condizione di dover accettare una decisione non altrimenti negoziabile.

Altri provvedimenti di non minore spessore sono stati individuati dalla commissione soprattutto per assicurare una migliore attività di controllo, di supervisione e di assegnazione di responsabilità nelle fasi di preparazione e di esecuzione dell'attività di volo.

Una terza questione che il Governo ha ritenuto di approfondire, riguarda le modalità di applicazione della convenzione di

Londra del 1951 e degli accordi conseguenti. La conclusione che hanno avuto i procedimenti penali negli Stati Uniti ha solo accentuato la necessità di aprire una discussione circa le modalità di attuazione degli accordi esistenti, con il preciso obiettivo di procedere ad un loro adattamento ed aggiornamento, perché è risultata evidente la loro non completa adeguatezza.

Quello che ci siamo chiesti, pertanto, è se questo complesso di norme e regole fosse sufficientemente strutturato e coordinato, a fronte di violazioni causate da propensione alla trasgressione, negligenza, scarsa professionalità o altro, come è avvenuto per la vicenda di Cavalese. La commissione bilaterale ha già fornito chiare risposte per il settore della sicurezza del volo, ed ha individuato provvedimenti che a mio avviso sono efficaci ed in grado di garantire su tutto il territorio nazionale condizioni di accettabile sicurezza per i cittadini. Si tratta ora di proseguire con decisione su questa strada, allargando gli orizzonti e procedendo ad una revisione vasta ed approfondita di tutte le regole vigenti in materia di utilizzo delle infrastrutture e dello spazio aereo nazionale. Da più parti, e non solo in Parlamento, si è, non di rado, sentito parlare di atteggiamenti di subalternità rispetto al nostro alleato statunitense.

Non so se chi narra di tali atteggiamenti possa essere in grado di produrre la concreta evidenza di episodi che sostanzino questo sentire, che riconosco essere piuttosto diffuso. Ciò che certamente il Governo s'impegna a garantire è la riletura attenta e mirata degli accordi tecnici sottoscritti, tenendo costantemente presente l'esigenza di preservare intatta la sovranità nazionale.

In questo non ci sarà nessun tentennamento e, nello stesso tempo, il Governo si adopererà per contenere all'indispensabile il ricorso alla segretezza, in modo che gli accordi stipulati possano avere un soddisfacente grado di trasparenza per il Parlamento e per il paese.

Sappiamo che il Ministero della difesa ha già iniziato tale processo di revisione, suggerendo, tra l'altro, l'adozione di criteri

maggiormente particolareggiati e, se necessario, più restrittivi sulla base di una più bilanciata reciprocità. Più in particolare, si può parlare di un processo oltre che di revisione, di razionalizzazione dell'intero sistema, processo da tempo in atto, che ha avuto una prima tappa fondamentale nella stipula nel 1995 del « Memorandum d'intesa tra il Ministero della difesa della Repubblica italiana ed il Dipartimento della difesa USA, relativo alle installazioni concesse in uso alle forze USA in Italia » denominato *Shell Agreement*. Tale documento, che pongo a disposizione della Commissione, è costituito essenzialmente da un Memorandum vero e proprio, composto da cinque articoli, che stabilisce i termini di riferimento per l'elaborazione dei discendenti articoli tecnici per ciascuna installazione e/o infrastruttura utilizzate dalle forze Usa, nonché un primo Annesso quale parte integrante del Memorandum, che contiene il modello di articoli tecnici a cui attenersi per la stesura degli accordi tecnici relativi ad ogni installazione.

Un secondo Annesso, infine, stabilisce le procedure per la restituzione delle infrastrutture e per il calcolo del valore residuo.

I nuovi accordi tecnici da stipularsi a livello militare secondo il modello contenuto nello *Shell Agreement* tratteranno, prevalentemente, gli aspetti di dettaglio relativi alla gestione quotidiana, per cui non sarà necessaria alcuna classifica di sicurezza. Questo consentirà una loro più semplice applicabilità a qualsiasi livello, nonché una maggiore visibilità e trasparenza dei rapporti con le forze USA.

Invece le informazioni sensibili come le località, le unità militari dislocate, la missione assegnata ed il personale USA presente nell'installazione saranno contenute nei Protocolli aggiuntivi del citato Accordo quadro bilaterale Italia-Stati Uniti sulle infrastrutture del 20 ottobre 1954. Tali protocolli, che dovranno essere sottoscritti dal Ministero della difesa, essendo parte integrante di un accordo

politico, costituiscono la legittimazione da parte del Governo della presenza statunitense in Italia.

Ci risulta, pertanto, che in ambito difesa sia già stato elaborato uno schema di protocollo aggiuntivo relativo alle installazioni della base di Sigonella e di altri siti limitrofi, attualmente in fase di concertazione con il Ministero degli esteri per la successiva approvazione e firma.

Il processo di razionalizzazione e revisione sinteticamente illustrato, non ha l'obiettivo di rimettere in discussione i rapporti con i paesi alleati, che rimarranno comunque improntati ai principi fondamentali dell'Alleanza Atlantica; ma si propone, soprattutto, di garantire la necessaria trasparenza dei rapporti salvaguardando, nel contempo, la sovranità nazionale.

Ciò è particolarmente importante in questo momento, in cui si stanno gettando le basi per l'Europa della difesa e si determina, pertanto, la necessità di rinsaldare i legami oltre Atlantico oltre che europei.

Questa è la scelta che abbiamo fatto in politica estera, che oggi ci sentiamo di confermare, e che ci porta a nutrire anche la convinzione che in un contesto europeo già in grado di esprimere un alto rappresentante per le questioni di sicurezza e difesa, ogni iniziativa di carattere generale inerente alla modifica degli accordi esistenti in materia d'integrazione ed impiego delle forze debba essere affrontata in una dimensione sovranazionale.

Come i membri della Commissione possono osservare dalla mia esposizione, il Governo italiano non ha mai, in questa dolorosissima vicenda, avuto un ruolo passivo; credo di poter dire che ha assunto iniziative e determinazioni anche difficili, così interpretando lo sgomento e lo sconcerto della popolazione italiana. Analogo atteggiamento ha assunto il Governo italiano rispetto alla questione dell'indennizzo ai parenti delle vittime dell'incidente. Anche la disciplina della concessione degli indennizzi è regolata dal Trattato NATO-SOFA.

Vorrei in proposito ricordare come una proposta di legge dei senatori Robbs e Snowe, che riconosceva ai parenti delle vittime un indennizzo pari a 40 milioni di dollari, non è stata approvata per la sua incoerenza con i principi del Trattato (naturalmente negli Stati Uniti).

Il Governo ha conseguentemente verificato con la rappresentanza diplomatica statunitense in Italia la possibilità che l'indennizzo per i parenti delle vittime - che in più occasioni hanno dato atto dell'impegno del Governo in tale direzione - fosse adeguato alla gravità dell'evento. Il Governo è stato pienamente e convintamente favorevole, quindi, all'iniziativa del presidente Spini e altri, per un intervento legislativo in tale materia (oggi legge n. 497 del 1999 per l'impegno solidale di tutto il Parlamento) e sta con grande rapidità attuandone le disposizioni.

Con il decreto del Presidente della Repubblica 25 gennaio 2000 si è provveduto a nominare il commissario straordinario del Governo per l'attività di accertamento, liquidazione e pagamento degli indennizzi relativi all'incidente della funivia del Cermis così come previsto dalla legge stessa.

In ultimo, con il decreto del Presidente del Consiglio dell'8 febbraio 2000 sono stati fissati i criteri di erogazione degli indennizzi che avranno la misura di lire 3 miliardi 800 milioni lordi per ogni vittima e di lire un miliardo 500 milioni per l'unico superstite.

Le procedure relative all'erogazione delle somme agli aventi diritto sono già state avviate per tutti i casi in cui gli interessati hanno presentato la documentazione necessaria e, in data 28 febbraio, sono stati erogati i primi indennizzi all'unico sopravvissuto e agli eredi di tre persone scomparse nell'incidente. Si prevede di concludere le attività relative all'emissione di tutti i mandati di pagamento, al più tardi, entro i primi quindici giorni del prossimo mese di aprile.

Questo al momento il punto di situazione aggiornato. Il Governo si concentrerà, ora, sul riesame degli accordi tecnici relativi all'utilizzo delle singole infrastrutture,

avendo la massima attenzione verso la tutela della sovranità nazionale e rafforzando ulteriormente il complesso delle regole cui ogni reparto operante in Italia si dovrà obbligatoriamente uniformare.

Con altrettanta chiarezza intendo, in conclusione, precisare che gli accordi strategici con i nostri alleati non sono in discussione e che, comunque, gli stessi - in un momento di crescita dell'identità continentale in materia di sicurezza e difesa - non potranno che essere rivisitati, se del caso, solamente in un'ottica europea.

Rimango a vostra disposizione.

PRESIDENTE. Ringrazio il sottosegretario e apro il giro di domande rivolgendogli un quesito. In apertura della relazione, lei, sottosegretario, ha parlato di errore umano e violazione di disposizioni precise che vietavano i voli a così bassa quota. Il Governo è mai venuto a conoscenza del fatto che la violazione delle disposizioni di legge in materia di volo a bassa quota era ormai consueta? Negli ultimi anni sono state presentate da privati cittadini circa cinquecento denunce per voli a bassa quota, a volte addirittura inferiore a quella del caso di cui trattiamo. Il Governo ne era a conoscenza?

MARCO BOATO. Desidero ringraziare il sottosegretario Minniti per la sua relazione, sia per la parte che riguarda la ricostruzione della vicenda, sia per la parte che riguarda l'attività che il Governo sta svolgendo, sia per la parte conclusiva che concerne gli indennizzi, una parte di grande rilevanza per i familiari delle vittime. Bisogna dare atto della tempestività del Parlamento nel legiferare e della tempestività del Governo nel dare esecuzione al mandato del Parlamento.

A me pare che vi siano due profili sotto i quali noi oggi sentiamo il sottosegretario Minniti: come rappresentante della Presidenza del Consiglio, del Governo attualmente in carica su ciò che esso - e il Governo che lo ha immediatamente preceduto - ha fatto e sta facendo in relazione alla strage del Cermis

e ai problemi connessi; l'altro aspetto, evidenziato anche dalla domanda del presidente, riguarda la rappresentanza del Governo come istituzione.

Mentre per quanto riguarda ciò che si sta facendo dopo la tragedia sotto i vari profili a me pare che ci si stia muovendo nella direzione giusta, sulla base delle audizioni di magistrati ordinari e militari, mi sembra - lo dico con molta cautela anche perché non dobbiamo dare per scontato l'esito dell'attività d'indagine che stiamo iniziando a svolgere - che rischi di essere sottovalutato - questo è l'unico punto critico della sua pregevole relazione - il progresso.

Sono contrarissimo a discorsi di carattere demagogico e ideologico e condivido tutto ciò che lei ha detto dal punto di vista dell'impianto generale dei rapporti con il sistema delle alleanze di cui facciamo parte, però da più parti si è parlato di un atteggiamento di subalternità rispetto al nostro alleato, mentre nulla emerge da questo punto di vista.

Se lei avesse occasione, anche stasera, di farsi dare dagli uffici della Commissione i resoconti stenografici delle audizioni dei magistrati ordinari e militari che abbiamo svolto, constaterrebbe come questa situazione emerga invece *per tabulas*. E tengo a sottolineare che non abbiamo avuto a che fare con magistrati viziati da pregiudizi ideologici. Tutt'altro, anzi, visto che le conclusioni che poi hanno tratto dal punto di vista delle loro inchieste sono state di carattere assolutorio, di archiviazione, di proscioglimento. Da tutte quelle audizioni emerge però una situazione di obiettiva subalternità. Direi, usando una frase molto sintetica, che emerge una situazione di sovranità limitata, non accettabile ma comprensibile all'epoca della guerra fredda, quando in questo schieramento occidentale vi era una situazione di sovranità limitata, mentre nell'altro schieramento a noi contrapposto vi era l'abolizione della sovranità. Ebbene, si è avuta la sensazione che questa situazione di sovranità limitata in qualche modo si sia proiettata ben al di là della caduta del muro di Berlino, della fine della guerra

fredda e di tutto il resto: la sovranità formale della nostra base di Aviano inesistente dal punto di vista sostanziale, una serie numerosa di incidenti precedenti - ciò che ci è stato detto in proposito è stato acquisito agli atti - anche assai gravi, pur non avendo mai provocato vittime (ci sono voluti i morti perché si arrivasse a questa inversione di tendenza), portati però all'attenzione dello stesso livello dello Stato maggiore dell'aeronautica, presso il quale i magistrati hanno trovato un dossier molto consistente di una serie di episodi precedenti che non hanno avuto nessuna conseguenza, né di carattere disciplinare, né di carattere militare, né di carattere giudiziario. Ci sono voluti 20 morti perché ad un certo punto ci si svegliasse. Questo può riguardare non solo l'autorità militare, amministrativa e di Governo, ma anche l'autorità giudiziaria, per cui è bene ricordare ciò che è emerso anche nei rarissimi e gravi casi in cui è stata aperta un'inchiesta. Per esempio, quando a metà degli anni ottanta un aereo colpì una funivia del Falzarego - in quel caso per fortuna non vi fu una strage solo perché la cabina non era in movimento, ma ferma alla stazione di partenza o di arrivo - mi sembra che la procura della Repubblica di Belluno archiviò il caso in quanto il fatto non costituiva reato, se non ricordo male la formulazione.

Credo abbia capito, signor sottosegretario, che non le sto imputando niente: sto distinguendo la veste istituzionale di chi rappresenta l'attuale Governo e ciò che sta facendo, dalla sua veste istituzionale di rappresentante, comunque, dell'istituto-Governo. Sotto questo profilo, a me sembra che alcuni suoi giudizi, non di quadro di insieme ma riferiti ai precedenti, siano almeno confliggenti con ciò che fino ad oggi emerge dalle audizioni che abbiamo finora fatto e che hanno riguardato i titolari dell'inchiesta giudiziaria in Italia.

LUIGI OLIVIERI. Dico subito di condividere totalmente le osservazioni e le domande del collega Boato che mi ha preceduto. Quindi non tornerò sulle questioni che ha posto. Aggiungo anche di

essere soddisfatto della relazione che lei, sottosegretario Minniti, ha svolto a nome del Governo, perché, effettivamente, ci dà il quadro di una situazione in movimento che, da un certo punto di vista, tranquillizza questa Commissione. Le audizioni svolte precedentemente, infatti, hanno delineato un quadro di rilevante preoccupazione che ci ha portato ad essere fortemente interessati a sentire la sua relazione non tanto e solo per curiosità, quanto per tranquillizzare i nostri concittadini sul fatto che simili episodi non si ripetano. Da questo punto di vista, credo che sia significativo lo svolgimento di questa audizione con l'attivazione dell'impianto audiovisivo a circuito chiuso.

Premesso che la strada che si sta imboccando a me sembra corretta, personalmente, ma credo anche a nome della Commissione, voglio ringraziare il Governo per la collaborazione e il supporto dato al Parlamento, quando sono stati necessari, per addivenire in tempi rapidi - con ciò dando dimostrazione di sensibilità - all'approvazione del provvedimento per gli indennizzi alle vittime. Allo stesso tempo, voglio anche ringraziare, per la sua assiduità e la sua attenzione, il commissario straordinario, che sta facendo il suo lavoro in modo molto egregio. Da trentino posso dare atto che quanto lei ha detto è sicuramente vero. Vi sono già state due liquidazioni di indennizzi, e questo denota una celerità non consona al sistema della nostra pubblica amministrazione. È un fatto d'eccellenza che va sicuramente sottolineato.

Il Presidente del Consiglio dei ministri, nella comunicazione urgente resa alla Camera il 10 marzo 1999, da lei ampiamente richiamata, sottolineò un aspetto, che trovava grande condivisione, in merito alla necessità di una verifica, e possibilmente modifica, del trattato di Londra circa l'opportunità di una più efficace tutela degli interessi non solo nazionali, ma anche dei parenti delle vittime, nel caso in cui simili disastri abbiano ancora a manifestarsi - ci auguriamo che così non sia -, per quanto riguarda il problema della giurisdizione. Da questo

punto di vista, accennò alla necessità di una modifica sostanziale della convenzione. Poiché nell'ambito dell'attività svolta dalla commissione bilaterale, lei ha accennato a modalità di applicazione e attuazione della convenzione stessa, le chiedo se possa essere più preciso al riguardo. Che intenzioni ha il Governo in merito ad una più attenta ed efficace tutela degli interessi nazionali e delle parti lese, in caso di disavventure come questa, ovviamente augurandoci che non si ripeta? Su questo aspetto, quali sono le indicazioni per quanto riguarda le modifiche della convenzione?

Dalle audizioni che abbiamo svolto finora risulta, per quanto riguarda da un lato la magistratura ordinaria, dall'altro quella militare, che la normativa in essere fondamentalmente non ha permesso ad entrambe di svolgere fino in fondo la propria attività perché non vi erano fattispecie penali che potessero contemplare e completare una situazione come quella del Cermis. Dal punto di vista ordinario, si fa riferimento alla fattispecie dell'attentato alla sicurezza dei trasporti, da quello militare all'articolo 117 del codice penale militare di pace (violazione dei doveri d'ufficio). Chiedo quindi se il Governo intenda svolgere qualche attività di impulso per una normativa più specifica o se ritenga, invece, che questa operazione debba essere fatta autonomamente dal Parlamento.

DANIELE FRANZ. Ringraziando anch'io per la presenza e la disponibilità il dottor Minniti, credo che per il futuro si possa essere estremamente rassicurati dalle sue parole, in quanto sembra, stando alle sue dichiarazioni, che il Governo intenda muoversi nella maniera migliore possibile. Però mi ha sorpreso sentir dire dal sottosegretario Minniti che il Governo non è mai stato passivo in merito alla tragica vicenda del Cermis. Credo che non sia un caso se, da parte del dottor Minniti, la ricostruzione dei fatti pregressi si è sostanzialmente fermata al giorno della strage, cioè all'atto di irresponsabilità gravissima di un equipaggio o di un pilota.

Lei insegna, signor sottosegretario, che accanto alla responsabilità soggettiva il codice italiano prevede anche la responsabilità oggettiva. Devo quindi ricordare a me e suggerire a lei le valutazioni delle precedenti audizioni, in cui si parlò - mi sembra in senso quasi letterale - di precise responsabilità politiche, non certamente nel condizionare gli equipaggi che sorvolavano le zone, ma indubbiamente in una forma di inerzia, precedente alla strage, da un punto di vista politico, istituzionale e dei rapporti con un alleato a volte spinoso ma indubbiamente inevitabile, stante il quadro di alleanze che nessuno mette in discussione. La domanda da porre, che la riguarda come rappresentante del Governo, organo costituzionale, è la seguente: il Governo poteva permettersi di non sapere che la tragedia del Cermis era - parafrasando il titolo di un film - cronaca di una strage annunciata? Lo dico perché molte volte la strage era già stata sfiorata, come hanno ricordato i colleghi intervenuti citando l'episodio del Falzarego od altri ancora in Friuli-Venezia Giulia. Tutto ciò a fronte di una oggettiva inerzia degli organismi competenti, non militari ma politici...

MARCO BOATO. Non solo militari!

DANIELE FRANZ. Perdonami Boato, ho sempre ritenuto che competenti a rivedere trattati di questo genere non fossero assolutamente gli organismi militari, ma necessariamente quelli politici, e neppure di secondo livello.

Il problema è rappresentato dall'inerzia del Governo istituzione che può essere accettata se si dimostra che il Governo non sapeva. Oggi, possiamo nutrire il ragionevole dubbio che il Governo *pro tempore* fosse all'oscuro della vicenda? Mi permetto di correggere il collega Boato perché il fascicolo ritrovato nel quartier generale dell'aeronautica non era così voluminoso come si dice e, comunque, le notizie erano giunte a chi doveva fungere da tramite nei confronti di chi aveva la competenza. Esistono varie forme e mezzi per venire a conoscenza di determinate

cose, ne cito una per tutte, ossia l'atto di sindacato ispettivo, l'interrogazione, che insegnano a presentare ai deputati di primo pelo come è il sottoscritto. Se riuscissimo anche solo per un attimo ad immaginare che il Governo sapeva, le rassicuranti dichiarazioni del sottosegretario ben poca cosa sarebbero di fronte alla colpevole inerzia dei Governi precedenti — che non saprei individuare e, quindi, sparo nel mucchio, come si dice — ferma restando la responsabilità oggettiva. La ringrazio.

PRESIDENTE. Signor sottosegretario, è questo il punto su cui tutti insistiamo.

DANIELE FRANZ. La lingua batte dove il dente duole.

GIOVANNI SAONARA. Mi associo all'apprezzamento espresso per le dichiarazioni del sottosegretario Minniti, al quale chiederò cinque precisazioni. La prima concerne quella che è stata definita « propensione alla trasgressione », cioè un dato rilevato dai magistrati nel corso delle indagini che credo abbia fatto parte della riflessione del Presidente del Consiglio D'Alema con il Presidente degli Stati Uniti. Un dato di leale collaborazione istituzionale che incide sui comportamenti, sui caratteri e sulle procedure: è difficile incidere sui caratteri, molto più facile incidere sui comportamenti, decisivo incidere sulle procedure. Abbiamo capito bene rispetto a questa espressione?

Lei ha descritto l'efficacia dell'azione della commissione bilaterale, la quale ha ottenuto dei risultati estremamente significativi ed io vorrei ulteriori precisazioni perché le commissioni bilaterali sono temporanee mentre la base di Aviano è al centro di un teatro di operazioni reali, non virtuali, pressoché quotidiane.

Lei, sottosegretario Minniti, ha insistito sulla trasparenza non solo rispetto alle decisioni della commissione bilaterale, ma in generale per quanto riguarda il rapporto con i cittadini. Vorrei capire se la dimensione della trasparenza sia ritenuta

dal Governo italiano non sufficientemente sviluppata come cultura istituzionale.

Quarta precisazione. Lei ha accennato alla possibilità di revisione dei trattati vigenti a livello europeo. Vorrei sapere se il processo negoziale da lei ricordato sia già stato attivato perché, per certi aspetti, è un passo epocale dal momento che prevede il compimento di una serie di azioni congiunte tra diversi Stati europei alla luce anche del previsto allargamento e-o ricongiungimento con gli Stati dell'est.

Da ultimo le chiedo una valutazione personale, che credo abbia già fatto il Presidente del Consiglio D'Alema e che lei non ha taciuto questa sera. Rivisitando le procedure, istituendo commissioni bilaterali e misurandosi con queste tragedie inevitabilmente ci si confronta con gli stilemi giuridici: lei ha ricordato che le sentenze sono inappellabili e prive di motivazione, ma poiché si parla di codici giuridici transnazionali mi chiedo se l'inappellabilità e l'assenza di motivazioni possa essere oggetto di riflessione nel normale dialogo giuridico che deve esistere tra due nazioni civili.

FRANCESCO PAOLO LUCCHESI. Desidero innanzitutto ringraziare il sottosegretario Minniti per la circostanziata relazione da cui emerge chiaramente la responsabilità diretta degli addetti al volo a causa della loro imperizia, imprudenza e negligenza, così come risulta chiaro che qualcosa poteva essere fatto prima del verificarsi della tragedia.

Come ha sostenuto il Presidente del Consiglio D'Alema riferendosi alla sentenza della Corte marziale statunitense, vi è sempre un superiore livello di responsabilità il che può valere anche a livello nazionale perché qualcosa poteva essere fatto prima.

In effetti la Commissione bilaterale ha lavorato bene, ha proceduto ad una riletura degli accordi, ad una loro revisione e, in definitiva, ad una razionalizzazione della materia.

Però, considerato che erano già emerse la mancanza di prudenza e una certa negligenza, si poteva pensare di porre

mano alla materia anche prima. Tra l'altro, come ha già accennato il collega Boato e come è risultato a seguito delle audizioni che abbiamo svolto, vi era una sorta di sudditanza delle forze italiane nei confronti di quelle degli Stati Uniti. Ciò era chiaro a tutti; tutti lo sapevano.

PIETRO MITOLO. Io non lo sapevo.

FRANCESCO PAOLO LUCCHESI. Qualcuno ha detto che nel territorio si sapeva. Si dovrebbe accertare se questa sudditanza in realtà esisteva, tanto da consentire di non rispettare gli impegni.

Tutto quello che si sta facendo ora (gli indennizzi, la nomina del commissario) è encomiabile ed è apprezzabile l'intervento di revisione, però desidero rivolgere al sottosegretario una domanda su un aspetto che non mi è molto chiaro: gli Stati Uniti hanno avviato un'iniziativa legislativa per l'indennizzo ai parenti delle vittime. Il processo però si è arrestato per un motivo che lei ha indicato ma che non mi è chiaro.

WALTER DE CESARIS. Anch'io la ringrazio, signor sottosegretario, per le notizie che ci ha fornito sugli impegni del Governo per il futuro volti a far sì che simili fatti non si ripetano. Il quadro però non è omogeneo e su di esso faremo le nostre valutazioni. Intendo riferirmi all'esistenza o meno della sudditanza, all'imperizia che ha determinato la tragedia, eccetera.

Desidero ora rivolgerle dei quesiti per comprendere meglio alcuni punti. Il magistrato di Trento, nel corso dell'audizione ci ha detto che, a suo giudizio, il volo in questione non era legittimo perché era stato effettuato non in applicazione ma in violazione di accordi, in quanto nell'ambito della missione *Deliberate guard* era esclusa la possibilità di voli a bassa quota. Vorrei conoscere l'opinione del Governo su questo punto.

Per quanto riguarda l'eventuale inerzia rispetto a segnalazioni pervenute in precedenza, desidero rivolgerle una domanda specifica. Se non ricordo male, il sostituto

procuratore militare di Padova, dottor Dini, ha fatto riferimento ad un accordo politico militare del 1995 e ad un problema, per cui occorre rivedere alcune condizioni di gestione delle basi. Il documento risulta firmato dall'Esercito e dalla Marina ma non dall'Aeronautica.

Quindi, il problema è stato segnalato, e le autorità avevano già predisposto un accordo quadro che però non era operativo. Si pensa che la firma di tale accordo avrebbe potuto evitare la tragedia. Per quale motivo l'accordo non è stato firmato? Tale firma avrebbe consentito di evitare la tragedia?

Il magistrato di Trento ha anche sottolineato che diversi paesi europei, tramite accordi bilaterali, hanno rivisto le condizioni per la concessione delle basi (ricordo il riferimento alla Germania). Perché l'Italia arriva buon'ultima? Ci è stato detto che tutti i paesi NATO hanno proceduto in tale modo.

MARCO BOATO. Ha parlato non di tutti, ma di alcuni paesi e ha citato la Germania.

WALTER DE CESARIS. Ricordo che ha fatto cenno anche alla Turchia. Comunque mi interessa conoscere l'opinione del Governo.

GIOVANNI MARINO. Signor sottosegretario, la sua relazione si può dividere in due parti ben definite, la prima relativa alla tragedia del Cermis e la seconda relativa a ciò che il Governo ha fatto successivamente alla tragedia, poiché di fronte a ciò che era accaduto si era reso necessario rivedere molte norme e adottare misure adeguate.

Mi soffermerò in particolare sulla prima parte che riguarda la competenza di questa Commissione.

I rimedi che sono stati approntati e che si stanno realizzando possono considerarsi una nota positiva, ma l'indagine che dobbiamo curare è relativa alle cause della tragedia e alle eventuali responsabilità, non quelle accertate dalla Corte marziale americana che ha operato in base alle

leggi americane che per certi aspetti appaiono assurde. Si pensi che il pilota è stato condannato non per ciò che ha causato con la sua condotta, ma perché ha intralciato la giustizia americana.

PIETRO MITOLO. Il navigatore, non il pilota.

MARCO MINNITI, *Sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei ministri*. Sì, perché ha distrutto la registrazione.

GIOVANNI MARINO. Ciò ha allarmato la pubblica opinione. Alcuni colleghi hanno ricordato i precedenti inquietanti che non potevano non essere conosciuti, anche perché ne parlò la stampa: Falzarego e, aggiungo, Cortina. Abbiamo appreso addirittura che gli aerei americani hanno volato su Cortina puntando il palazzo del ghiaccio.

MARCO BOATO. Hanno volato a 70 metri in verticale sul palazzo del ghiaccio.

GIOVANNI MARINO. Hanno volato ad un'altezza assai inferiore a quella prevista, ed è stato un miracolo che non si siano verificate conseguenze più gravi. A Cortina quell'obiettivo venne scelto come bersaglio, signor sottosegretario!

Non so se il Governo dell'epoca o quello attuale siano venuti a conoscenza di ciò che è stato accertato. Per mia negligenza, ho avuto solo ora la possibilità di leggere i resoconti stenografici, ma voglio leggerle testualmente quanto affermato in Commissione il 9 febbraio dal procuratore della Repubblica presso il tribunale di Trento: «Un'altra particolarità che abbiamo notato è che gli aerei statunitensi utilizzano soltanto le carte edite dall'apposita agenzia statunitense, e non utilizzano, per i voli in Italia, le carte dell'aeronautica militare italiana, che pure sono regolarmente trasmesse alla corrispondente agenzia statunitense. Il dato assume un certo rilievo, anche se poi non ha una rilevanza causale rispetto all'incidente», in proposito ho i miei dubbi,

«perché sulle carte degli Stati Uniti, quindi sulle carte che erano a bordo dell'aereo, la funivia del Cermis non era segnata. All'inizio anche su questo vi è stato un certo dibattito, perché avevamo visto ad Aviano, fin dal primo giorno, le carte che riproducevano la funivia. Ma erano le carte italiane. Solo in un momento successivo abbiamo appurato che le carte a bordo dell'aereo erano statunitensi, e la funivia non c'era».

Questo è un fatto veramente incredibile, perché anche se i trattati internazionali comportano una limitazione, sotto certi aspetti, della sovranità o dell'autorità sul nostro territorio, a me sembra che su qualcosa bisognava pur vigilare. Le rivolgo questa specifica domanda: il Governo italiano, soprattutto quello dell'epoca in cui avvennero i fatti, era a conoscenza delle circostanze riferite dal procuratore Grano della procura della Repubblica di Trento? Le autorità italiane si erano assicurate che i piloti statunitensi prendessero visione anche delle nostre carte? Oppure esse erano cartoline illustrate inviate alle autorità americane, che poi le gettavano in un cestino assieme alla posta che ricevevano? È questo un primo aspetto, su cui desidero richiamare la sua cortese attenzione, che riguarda la prima parte, quella che precedette la sciagura del Cermis.

Nel corso delle audizioni, mi sembra di aver sentito che, pur nel contesto del trattato di Londra, la Germania ne avesse rinegoziato alcuni aspetti per recuperare parte di quella sovranità nazionale limitata dal trattato stesso. Cosa abbiamo fatto noi?

Poiché ne ha parlato il collega De Cesaris, non mi soffermerò sulla mancata firma, da parte delle autorità aeronautiche, di un certo accordo che era stato firmato dalla Marina e dall'Esercito e che non recava la firma del rappresentante dell'Aeronautica. Il fatto è strano perché mai manca tale firma.

I magistrati che abbiamo ascoltato, in particolare quelli militari, hanno detto che furono due le ipotesi che si profilarono. La prima fu quella dell'articolo 117 del

codice penale militare di pace, che contempla un reato indicato come omessa esecuzione di un incarico. Cercarono di sfruttare questa possibilità offerta loro dall'articolo 117 per approdare a qualcosa. Come ella sa, ci sono state richieste di archiviazione accolte dal GIP. Come diceva un magistrato, le carenze ci sono state, ma loro non sono riusciti a trovare le norme che stabilivano determinati comportamenti. Quindi, una carenza normativa, oltre che di altro tipo.

Sotto questo profilo, il Governo - naturalmente mi riferisco a quello di adesso - ha ritenuto di predisporre delle modifiche per dare un assetto normativo più consono alle esigenze che questi avvenimenti possono determinare?

Le ricordo anche che ad un certo punto si cercò di ovviare alla carenza di giurisdizione da parte nostra, rivendicata agli americani proprio per quel tipo di accordo cui le ha accennato, facendo riferimento all'attentato alla sicurezza dei trasporti. Secondo i magistrati, infatti, questa ipotesi criminosa veniva a risultare esclusa da quella prevista dai trattati internazionali, per cui veniva a scattare la competenza dell'autorità giudiziaria italiana. Su questo punto si è fatto qualcosa? Si è curato questo aspetto? Che può dirci il Governo al riguardo?

Mi rendo conto che la situazione è molto complessa, ma credo di aver posto domande che esigono una risposta adeguata.

SANDRO SCHIMD. Mi pare sia un punto fermo che a proposito di questa gravissima tragedia vi sia stata la violazione delle regole e delle procedure previste. Credo che la Commissione sia soprattutto interessata a capire come sia stato possibile violare le regole e le procedure comunque previste e se, quindi, vi siano state delle responsabilità. Per altro verso, è ancora più importante capire, individuate le violazioni delle regole e delle procedure, cosa sia possibile fare per evitare che non si ripeta quanto è successo. In merito a questo secondo aspetto, anch'io ringrazio molto il sottosegretario

Minniti per la sua relazione, che cercherò di approfondire meglio con una lettura più attenta. Mi sembra, quanto meno dalla tragedia in poi, che vi sia stata un'attività molto significativa da parte del Governo e dello stesso Presidente del Consiglio anche in difesa della dignità del nostro paese, oltre che della dignità e della giustizia per le vittime della tragedia. Inoltre abbiamo sentito che si sta cercando di riaprire un confronto molto attivo e abbastanza intenso per riformulare i trattati partendo comunque - di ciò sono molto soddisfatto - dall'asserzione centrale della sovranità del nostro paese in tutta questa vicenda.

Mi soffermerei un attimo sulla prima questione, per capire perché e in che modo possano esservi state eventuali responsabilità. Personalmente non parlerei di un semplice incidente dovuta o a imperizia, negligenza o errore umano. Ciò potrebbe valere se, effettivamente, le circostanze per cui con questo volo si è creato l'incidente fossero effettivamente da considerare una eccezione in senso assoluto rispetto a ciò che succedeva nei cieli del nostro paese nei mesi precedenti, se non addirittura negli anni precedenti. La cosa vera è che nei tre mesi precedenti - è sufficiente pensare alle dichiarazioni del procuratore Granero - sono state compiute 449 missioni a bassa quota sul territorio nazionale, di cui una gran parte hanno interessato la provincia di Trento. Solo una parte minore di questi voli e della violazione delle « procedure » è stata compiuta dagli aerei americani o della NATO, perché oltre 300 voli a bassa quota, non regolari, sono attribuibili a velivoli italiani, il che mi pare ancor più grave dato che non si tratta solo di controllare le regole ma anche di assumersi direttamente le relative responsabilità.

PIETRO MITOLO. Almeno i nostri aerei usufruiscono di carte italiane.

SANDRO SCHIMD. Da parte dei velivoli americani c'era un totale lassismo, nel senso che ognuno ha fatto quello ha

voluto con il beneplacito o, meglio, senza alcuna interferenza dei comandi americani e delle autorità italiane che avrebbero dovuto controllare e sorvegliare; questa stessa imputazione di lassismo può valere anche per le autorità italiane che non hanno voluto interferire con le decisioni dei comandi americani. In sostanza il velivolo non solo non seguiva il volo indicato, ma volava a bassa quota ed aveva deviato imboccando una valle e facendo affidamento su carte americane in cui non vi era segnata né la funivia, né il paese di Cavalese. Da un'indagine della procura di Trento che ha intervistato a campione i piloti americani, è emerso che la stragrande maggioranza di questi non era a conoscenza delle regole e delle norme da osservare.

Vi è un'ultima questione che intendo sottoporle per avere lumi, perché nella ricerca delle responsabilità si è creata una situazione allucinante. All'Accordo del 1995 sono seguiti dei protocolli applicativi firmati da rappresentanti dell'Esercito e della Marina, non dell'Aeronautica: perché? Quali sono le ragioni della mancanza di questa firma e quali sono le responsabilità da questo punto di vista?

Ultimissima argomentazione. Posta l'esistenza delle cosiddette modalità di indirizzo fornite ai comandi italiani di base da parte dei livelli superiori, che però non sono state applicate perché non si è ritenuto sufficientemente chiaro se dovessero ottenere un controllo per l'applicazione oppure se dovessero essere oggetto di semplice conoscenza, domando: chi ha sbagliato? Hanno sbagliato i comandi inferiori nel considerare quelle modalità semplici lettere per conoscenza oppure le autorità superiori, le quali dovrebbero spiegare perché non ne hanno preteso l'applicazione? Signor sottosegretario, questi buchi, lacune e assenze debbono essere riempiti e colmati nell'interesse superiore di evitare altre tragedie per il futuro. Grazie.

PRESIDENTE. Si è fatto riferimento ai 50-60 metri dal suolo, ma in effetti andrebbe precisato che ci si riferisce al

fondo della gola entro la quale si era infilato l'aereo. Lo puntualizzo perché le case si trovano sul costone della gola ed un parroco della zona, interrogato dai carabinieri, ebbe a dire che durante i passaggi dei velivoli riusciva a leggere il numero di identificazione dell'aereo stesso.

MARIO GAZZILLI. Signor sottosegretario, la sua relazione mi è sembrata assai puntuale ed esauriente, per cui mi limiterò ad una semplice e brevissima richiesta di chiarimento.

Anche questa sera si è particolarmente insistito sulla sudditanza degli organi nazionali rispetto agli apparati USA. Se non ho capito male il Governo ha escluso che questa situazione in concreto si sia verificata. Se così è, vorrei conoscere le risultanze oggettive che hanno portato il Governo a questa conclusione, cioè ad escludere la sussistenza di tale sudditanza e in particolare vorrei sapere quali tipi di accertamento siano stati svolti a questo fine e quali siano stati i risultati.

PIETRO MITOLO. Ringrazio il sottosegretario per la relazione più che esaustiva e che mi ha dato la sensazione che lei sia non dico tranquillo al cento per cento ma sicuro che, con le disposizioni assunte di recente, vi sia un grado di sicurezza capace di evitare per il futuro simili tragedie. E proprio questo è il punto fondamentale: a mio avviso, occorre chiarire quale tipo di rapporto esista tra le autorità italiane che debbono vigilare e le autorità statunitensi o di altre nazioni che svolgono attività sul nostro territorio. Quali tipi di controllo possono essere effettuati sul rispetto delle norme stabilite negli accordi e nei trattati da parte delle nazioni che usufruiscono degli aeroporti e dell'assistenza italiani? Se vi è una possibilità effettiva di controllo, essa dovrebbe essere esercitata dallo Stato maggiore dell'aeronautica, attraverso una commissione o un responsabile ad alto livello.

Sinceramente non credo che i generali italiani dell'aeronautica italiana si sentano

dei *minus habens* nei confronti di quelli americani e mi pare che certe affermazioni - lo dico a titolo personale - siano gratuite, perché non vi sono dati di fatto precisi che possano testimoniare e confermare che ciò sia vero. Mi pare che sarebbe molto più serio, soprattutto da parte di certi procuratori, documentare adeguatamente le proprie dichiarazioni.

LUIGI OLIVIERI. Un generale si è messo a piangere.

PIETRO MITOLO. Non si è messo a piangere perché gli hanno contestato...

LUIGI OLIVIERI. Gli hanno rovinato la carriera.

PRESIDENTE. Collega Mitolo, lei ricorderà che le affermazioni del procuratore erano registrate e lui ne assumeva la piena responsabilità. Ricordo che dichiarò che le cose stavano proprio così.

MARCO BOATO. Non siamo ancora nella fase della discussione, stiamo acquisendo le informazioni.

PIETRO MITOLO. Chiedo che simili affermazioni siano accompagnate da una documentazione precisa.

MARCO BOATO. Sì, ma non dobbiamo chiederla al sottosegretario.

PIETRO MITOLO. No, però il sottosegretario ha fatto cenno a questo aspetto nella sua relazione e ha detto che si sostiene che vi sia una sorta di sudditanza. Questo è un punto sul quale il Governo deve prendere posizione e dare chiarimenti precisi. Allo stato attuale, dopo la correzione delle norme sul volo, peraltro già in vigore dal 1997, anno dal quale non si può volare ad una quota inferiore a 650 metri...

MARCO BOATO. Si è visto il risultato!

PIETRO MITOLO. Si è visto ed è stato condannato dall'opinione pubblica da noi

e da tutti, ma purtroppo non nella sede più giusta e cioè la corte marziale americana.

PRESIDENTE. Abbiamo appreso che la Corte marziale americana non motiva le sentenze.

PIETRO MITOLO. Il Governo pensa di dover mettere mano all'accordo del 1951 per revisionarlo da cima a fondo o no?

GIUSEPPE DETOMAS. Al di là del fatto che dalle audizioni dei procuratori della Repubblica è emersa una estraneità o non configurabilità della fattispecie penale per la violazione dell'articolo 117 del codice penale militare di pace, dal punto di vista del regolamento disciplinare (che configura fattispecie meno tassative e lascia una certa discrezionalità), poiché sono emersi dubbi sul comportamento delle autorità italiane preposte alla vigilanza, le risulta che siano state emesse sanzioni nei confronti di qualcuno che doveva vigilare e potrebbe aver ricevuto la nota per conoscenza invece che direttamente?

Le risulta siano state emesse sanzioni disciplinari a seguito delle segnalazioni pervenute a più riprese alle procure e ai comandi militari?

I procuratori hanno fatto una affermazione molto grave che lascia trasparire un atteggiamento remissivo da parte delle autorità militari dell'Aeronautica italiana: spesso si è risposto alle segnalazioni che non si era riusciti ad individuare il velivolo. Vi è la sensazione che si sia trattato di atteggiamenti omissivi o permissivi. Le risulta che siano state adottate sanzioni disciplinari in questo caso?

Il Ministero della difesa ha riferito che si sta occupando della revisione non del trattato ma dei suoi aspetti tecnici. Chi se ne sta interessando ha avuto qualche indicazione ufficiale dal Governo in particolare per quanto riguarda la clausola che prevede la giurisdizione del paese di provenienza delle truppe? Comprendo che questo è un aspetto molto delicato, anche perché vi è una condizione di

reciprocità. Tutti si rendono conto che i paesi della NATO spesso inviano truppe in nazioni nei quali il sistema giudiziario e quello democratico non sempre danno garanzie adeguate, per cui è necessaria una tutela da parte del paese che invia le truppe. Però credo che nei confronti di paesi che hanno un ordinamento giudiziario e politico democratico si possa discutere in merito alla clausola che prevede la giurisdizione del paese di origine dei militari.

Torno su un aspetto che mi sembra sia stato trattato da tutti i colleghi che sono intervenuti. Mi riferisco all'atteggiamento riscontrato dal procuratore militare, che personalmente ritengo assolutamente plausibile per esperienza diretta, di subalternità dei militari italiani nei confronti di quelli americani. Anche questo credo che sia un aspetto importante che mette in discussione la sovranità di un paese, per cui vorrei sapere se il Governo italiano stia facendo qualcosa. Sottolineo che molto spesso si tratta di una subalternità che non deriva da elementi oggettivi ma dal fatto che, in genere, gli americani sono dotati di tecnologie e di mezzi più ricchi e avanzati di quelli dei militari italiani. Ho partecipato di persona a delle esercitazioni NATO e ho visto i nostri militari raccogliere le batterie buttate via dagli americani perché non ne avevano per gli apparati di radiotrasmissione. Anche questo è un aspetto di subalternità.

PIETRO MITOLO. È una subalternità economica.

GIUSEPPE DETOMAS. Sarà una subalternità economica, però si riflette sulle gerarchie e sui rapporti tra due soggetti che dovrebbero cooperare e lavorare insieme. Chiedo quindi al sottosegretario se anche su questo aspetto il Governo stia facendo qualcosa.

ELVIO RUFFINO. Concordo con le valutazioni espresse sia in questa sede, sia nelle precedenti audizioni. Francamente il giudizio sul passato del Governo mi pare implicito dalle iniziative avviate per il

futuro. In proposito, ritengo che il lavoro per i nuovi accordi, per le regole, per le procedure di vigilanza e controllo - sottolineo questo aspetto - e per la trasparenza sugli accordi mi paiono significativi. Sottolineo, in particolare, l'ultimo aspetto, trattandosi di un elemento molto significativo che, tra l'altro, ha caratterizzato l'azione del Governo subito dopo la tragedia del Cermis. Come Commissione cercheremo di verificarne l'adeguatezza.

C'è solo una domanda che vorrei porre, anche se mi rendo conto che può essere marginale. Nel nostro paese non sono presenti solo gli Stati Uniti, ma anche altri paesi, tant'è che ad Aviano, per esempio, spesso vi sono stati aerei inglesi, spagnoli, tedeschi, eccetera. Siccome in questo caso si è parlato sempre di rapporti bilaterali, la presenza non americana di alleati presenta profili di problematicità? Per quanto riguarda i rapporti con gli altri paesi, vi sono iniziative simili o i nuovi accordi verranno applicati, di fatto, anche agli altri alleati? Ripeto, la domanda può essere marginale, ma credo che abbia un suo significato.

MARCO BOATO. Nella sua relazione il sottosegretario ha fatto riferimento ai risultati della commissione bilaterale istituita il 9 marzo 1999. Poiché il primo obiettivo di questa Commissione è l'accertamento delle cause che hanno provocato la tragedia del Cermis, mentre il suo secondo, fondamentale obiettivo per il futuro è quello di accertare l'adeguatezza delle norme che disciplinano i voli di addestramento militare in Italia, in particolare quelli effettuati da velivoli di forze alleate, ai fini della sicurezza delle popolazioni, chiederei al sottosegretario se possa fornire tempestivamente alla Commissione i documenti a cui fa cenno nella sua relazione: la nuova disciplina per l'esercizio del volo a bassa quota sia per i reparti di volo stranieri non stanziali, sia per i reparti stanziali; gli altri provvedimenti, di non minore spessore, individuati dalla Commissione soprattutto per assicurare una migliore attività di controllo, di supervisione, di assegnazione di responsa-

bilità nelle fasi di preparazione e di esecuzione dell'attività di volo.

Credo che la Commissione debba acquisire questi due blocchi di documenti. Il Governo può fornirli direttamente alla Commissione o è necessario un provvedimento di acquisizione, che personalmente riterrei inutile?

PRESIDENTE. Do la parola al sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio, dottor Marco Minniti, per la replica.

MARCO MINNITI, *Sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio*. Sono numerosissime le questioni che mi sono state poste. Cercherò di rispondere quasi a tutte, anche se sul qualcuna mi riserverò di farlo successivamente, se mi è consentito.

Per quanto riguarda l'ultima domanda — parto quindi dalla coda — ho l'esito della Commissione bilaterale, ma siccome è in inglese vorrei farlo tradurre, se mi è consentito, per farvelo avere in italiano. Si tratta comunque di un documento che è assolutamente nostra intenzione trasmettere, di modo che venga acquisito agli atti.

Ho detto che non riscontravo elementi di subalternità. Se mi è consentito, non estendevo questo mio giudizio in tutta la fase della vita repubblicana del nostro paese. Mi riferivo, particolarmente, alla fase successiva al tragico evento relativo alla funivia di Cavalese. Rispetto alle questioni poste, che sono state qui richiamate anche nelle audizioni di magistrati impegnati nelle indagini, mi riservo di studiarle e di darvi risposte puntuali per quanto riguarda gli atteggiamenti dei precedenti Governi. Essendo infatti citati fatti ed episodi, è mio compito, per la continuità dell'azione di Governo, fornirvi informazioni puntuali che in questo momento non sono in grado di darvi.

Tuttavia vorrei dire, per quanto riguarda la questione dei rapporti sia in ambito aeronautico, sia in altre collaborazioni militari, che per lungo periodo l'Italia si è rapportata a due punti di riferimento fondamentali: il primo è il

trattato di Londra del 1951, poi ratificato dal Parlamento italiano; il secondo è il cosiddetto accordo bilaterale con gli Stati Uniti, del 1954, per quanto riguarda le regole di cessione delle basi, firmato dall'allora Presidente del Consiglio Scelba e dall'ambasciatrice americana Clara Boothe Luce. Credo che i nomi già ci dicono in che periodo ciò è stato fatto: un periodo immediatamente successivo alla seconda guerra mondiale, quando il nostro paese veniva da una guerra persa da cui era stato aiutato a liberarsi dalle potenze alleate. È questo il clima in cui maturarono quegli accordi. Naturalmente si trattava di accordi segreti, soprattutto quelli relativi alla gestione delle basi. Penso quindi che sia stato un gesto importante di coerenza, da parte del Governo, trasmettere all'autorità giudiziaria quegli accordi declassificandoli.

È chiaro che si poneva e si pone il problema di rivedere entrambi questi due capisaldi. Il primo è quello del trattato di Londra, che riguarda la possibilità di perseguire nel proprio paese i militari impegnati in missione all'estero nel momento in cui compiano reati in missioni ufficiali. La questione è stata drammaticamente posta dall'esito giudiziario della vicenda relativa al capitano Ashby e al suo equipaggio. Penso — su questo vi è un'iniziativa concreta e diretta da parte del Governo italiano — che quei trattati vadano modificati soprattutto in un punto, cioè in quello della perseguibilità, anche nel territorio in cui si è concretamente operativi, di fronte ad evidenti, palesi ed immotivate trasgressioni. Sottolineo molto «palesi ed immotivate trasgressioni», perché nella vicenda di Cavalese ci siamo trovati di fronte ad una violazione evidente, palese ed immotivata. Non c'era bisogno di nessun *Shell Agreement* per rispettare le regole in vigore; non si è trattato di regole insufficienti bensì di violazione di regole stabilite per la quota minima dei voli — prevista in 650 metri —, per la velocità e per i piani di volo. Qualcuno sostiene che con lo *Shell Agreement* c'era la possibilità per il comandante italiano della base di vistare il piano di

volo, ma ciò non toglie che quest'ultimo è stato violato; anche una diversa disciplina non avrebbe impedito la violazione delle regole.

La questione pone un problema delicatissimo accennato dall'onorevole Detomas, perché la revisione del trattato di Londra del 1951 « può » - lo dico tra virgolette - dare una risposta alla nostra sete di giustizia, ma deve essere attentamente valutata al fine di non creare difficoltà ai militari italiani impegnati in operazioni della NATO. Non parlo dei paesi meno evoluti giuridicamente e meno garantisti dell'Italia anche se, per esempio, nei rapporti tra l'Italia e gli Stati Uniti d'America saremmo di fronte a corti marziali le cui sentenze sono inappellabili e prive di motivazioni. In questa circostanza abbiamo dinanzi una sentenza di assoluzione...

PRESIDENTE. In questo caso però non sarebbe una Corte marziale, ma l'autorità ordinaria a decidere.

MARCO MINNITI, Sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei ministri. Sto facendo il ragionamento inverso. Ad ogni modo la questione dovrà essere modificata dopo averla attentamente calibrata.

Purtroppo a volte è la drammaticità degli eventi e delle vicende ad implicare il cambiamento delle regole. Ho ricordato che l'Italia si è avvalsa delle disposizioni del trattato in occasione del disastro aereo di Ramstein, a seguito del quale fu modificata la disciplina delle manifestazioni di volo acrobatico (anche se qualcuno giustamente ha sostenuto che si poteva intervenire prima).

La commissione bilaterale ha prodotto risultati significativi. Ho già detto in ordine al contenimento del numero dei voli a bassa quota, alla cancellazione dei voli a bassa quota per i reparti non stanziati ed alla possibilità di avere ufficiali di collegamento o di scambio tra i reparti statunitensi e i comandi italiani. Ciò per evitare quanto accaduto nella tragedia del Cermis, os-

sia di avere le ricevute della consegna delle carte di navigazione senza che queste fossero a bordo del velivolo. Ho parlato anche della istituzione di un comitato congiunto per la sicurezza del volo e di un'azione di Governo affinché si eviti il ripetersi di questi eventi luttuosi.

Alla luce di questo accordo, vi sono ragionevoli elementi di certezza per dire che quegli eventi non sono più ripetibili nel nostro paese. In proposito richiamerò rapidamente le condizioni attuali di sorvolo del nostro paese per i velivoli militari: su tutto l'arco alpino la quota minima per i voli addestrativi è di 2 mila piedi; su tutto il rimanente territorio nazionale la quota minima è di mille piedi; nell'area dolomitica, particolarmente sul territorio di Trento, Feltre, Appiano e Corvara, la quota di volo non può scendere sotto i 13 mila piedi; per gli elicotteri è prevista una quota minima di 500 piedi tranne che nei poligoni di tiro. La nostra regolamentazione è ferrea e ci consente di prevedere ragionevolmente, lo ripeto, che altre tragedie del genere non debbano ripetersi. Naturalmente sono anche aumentate le capacità di controllo reciproco per prevenire le violazioni.

Nel 1995 è stato firmato dai due ministri della difesa lo *Shell Agreement* composto - come verificherete direttamente se leggerete il testo che vi ho trasmesso - di cinque articoli contenenti i termini di riferimento per l'elaborazione degli articoli tecnici; vi è una parte relativa al governo delle singole basi che ha bisogno di una nota aggiuntiva riguardante la specificità di ogni singola base. Le due principali basi sono Sigonella e Aviano: per la prima il lavoro è completato ed attende il via libera da parte del Ministero degli esteri, mentre per Aviano si sta alacremente lavorando.

Vorrei dire che gli accordi sui quali stiamo lavorando hanno l'obiettivo di ridurre al minimo, anzi se possibile di rendere del tutto ininfluenti, le classificazioni di segretezza, in maniera tale che sia evidente al Parlamento italiano

e all'opinione pubblica quali sono le condizioni. Anche su questo vorrei che comprendessimo il significativo passo avanti che si sta facendo, perché passiamo da regolamenti classificati segreti a regolamenti che noi auspichiamo siano il più possibile declassificati, soprattutto per quanto riguarda l'interrelazione tra la base e l'ambiente circostante. Naturalmente è chiaro che può esserci un elemento di classificazione per quanto riguarda il tipo di reparto, il numero degli uomini, l'identificazione nominativa. Altra cosa è rendere il più possibile trasparente il rapporto tra la base e il territorio circostante, inteso nel modo più lato possibile.

Per quanto riguarda la responsabilità eventuale di uomini, ufficiali, sottufficiali dell'Aeronautica militare italiana, mi riservo di affrontare la questione discutendo dei singoli episodi, cioè rispondendo alla domanda che ha posto il presidente relativa al pregresso antecedente il 1998. Accerterò i fatti.

Circa la vicenda specifica di Cavalese, penso che vadano escluse le responsabilità di ufficiali dell'Aeronautica militare italiana, i quali hanno agito secondo le regole. Questo atteggiamento è evidente in base al fatto che l'autorità giudiziaria ha rilevato che sono in possesso dell'Aeronautica militare italiana le ricevute delle carte sulla navigazione aerea, che però non sono state utilizzate dall'aeronautica militare statunitense.

Per ciò che concerne le questioni relative agli indennizzi, due senatori americani hanno avanzato una proposta che è stata bocciata dal Congresso. Penso che abbia fatto bene il Parlamento italiano, di fronte allo stato di stallo di quell'organismo rappresentativo, ad intervenire autonomamente, potendo contare sul trattato del 1951 che, nel momento in cui impegna l'autorità italiana, stabilisce una responsabilità pari al settantacinque per cento del tipo di indennizzo del paese che ha provocato il danno, e cioè nel caso specifico gli Stati Uniti d'America. Non so se questo debba essere ascritto ad una più o

meno accentuata non subalternità; io ritengo che sia da attribuire ad una capacità di iniziativa del Parlamento italiano, giustamente messa in campo in questa circostanza. Tante volte abbiamo da rimproverarci, anche per una certa tendenza all'esterofilia, ritardi rispetto agli altri, ma in questa circostanza il Parlamento italiano è stato più tempestivo e più capace di agire di Parlamenti di altri paesi, che pure avevano di fronte a loro una responsabilità politica e morale non piccola.

Il combinato disposto delle assoluzioni e della bocciatura da parte del Congresso del provvedimento è apparso nella sua complessiva gravità. È chiaro che l'indennizzo non risolve il problema delle responsabilità, né tantomeno alcuno di noi può pensare che gli indennizzi cancellino il dolore e l'amarezza per quel tipo di sentenza, tuttavia non c'è dubbio che essa, sommata alla bocciatura da parte del Congresso, ha creato obiettivamente una situazione che io ritengo giustamente il Parlamento italiano ha puntato a risolvere con una propria autonoma e singolare iniziativa.

Le regole di volo impegnano anche tutti gli altri paesi che hanno velivoli operativi in Italia. Ci si è fatti carico di costruire dei meccanismi che, il più tempestivamente possibile, consentano di avere segnalazioni relative a sorvoli a bassa quota di centri abitati o di altre aree protette da parte di velivoli militari. L'Aeronautica militare italiana ha diffuso un apposito modulo di segnalazione. Da questo punto di vista credo che occorra fare di tutto affinché vi sia un'adeguata sensibilizzazione per l'uso del modulo. In base alle statistiche, dal 1997 alla fine del 1999 vi sono state 45 segnalazioni di sorvoli o di *bang* sonici. Per ciascuna di esse si è proceduto secondo quanto stabilito dalla direttiva specifica dell'Aeronautica militare, al fine di tenere sotto controllo qualunque evento che potesse in alcun modo dare vita a situazioni che potessero anche lontanamente evocare momenti di pericolo.

Penso di avere risposto ad una parte consistente delle osservazioni fatte, tuttavia non mi sfugge di non aver risposto all'argomentazione principale che è stata sollevata e che riguarda gli atti prima del 1998. Se il presidente è d'accordo, penso che potremmo fissare un altro appuntamento, nel corso del quale — proprio perché è giusto che da parte mia vi siano risposte più precise e puntuali — mi permetterò di dare risposte specifiche anche sui temi specifici sollevati nel corso delle audizioni dai singoli magistrati.

PRESIDENTE. Ringrazio il signor sottosegretario e dichiaro conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 23.

*IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO
STENOGRAFIA*

DOTT. VINCENZO ARISTA

*Licenziato per la stampa
il 16 marzo 2000.*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO