

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

RESOCONTO STENOGRAFICO

6.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 8 MARZO 2000

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **ERMANNIO IACOBELLIS**

INDICE

	PAG.		PAG.
Sulla pubblicità dei lavori:		Gilmozzi Mauro, <i>Sindaco di Cavalese</i>	3, 4, 5 10, 12, 21, 22
Iacobellis Ermanno, <i>Presidente</i>	3	Lucchese Francesco Paolo (Misto-CCD)	8
Audizione del sindaco di Cavalese, Mauro Gilmozzi, e di rappresentanti del comi- tato 3 febbraio per la giustizia di Ca- valese:		Marino Giovanni (AN)	9, 20
Iacobellis Ermanno, <i>Presidente</i>	3, 5, 7, 10, 12 13, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22	Mitolo Pietro (AN)	9, 20, 22
Boato Marco (Misto-Verdi-U)	4, 6, 9, 15, 17 18, 19, 20, 22	Olivieri Luigi (DS-U)	8, 18, 19
Detomas Giuseppe (D-U)	7	Pichler Werner, <i>Rappresentante del Comi- tato 3 febbraio per la giustizia di Cava- lese</i>	12, 13, 21
Fontan Rolando (LNP)	9	Pontrelli Beppe, <i>Rappresentante del Comi- tato 3 febbraio per la giustizia di Cava- lese</i>	13, 15, 16, 17, 20
Giannattasio Pietro (FI)	17, 20	Rizzi Cesare (LNP)	5, 6, 19
		Schmid Sandro (DS-U)	8, 19, 22

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 13.45.

(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 sindaco di Cavalese, Mauro Gilmozzi, e di rappresentanti del Comitato 3 febbraio per la giustizia di Cavalese.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione del sindaco di Cavalese, Mauro Gilmozzi e di rappresentanti del Comitato 3 febbraio per la giustizia di Cavalese. Rivolgo ai nostri ospiti il ringraziamento della Commissione per avere accettato il nostro invito.

Do la parola al sindaco di Cavalese.

MAURO GILMOZZI, *Sindaco di Cavalese*. Vi ringrazio per avermi invitato e rinnovo i ringraziamenti per la visita della Commissione a Cavalese, dove ha incontrato le famiglie delle vittime che, in quel momento, avevano delle aspettative che hanno trovato una risposta positiva da parte dello Stato.

Credo che molte informazioni siano già in possesso della Commissione, per cui

sono disponibile a chiarire passaggi o problematiche dei quali sono a conoscenza.

Intanto ritengo che possano essere interessanti per la Commissione alcuni documenti che ho raccolto riguardanti i voli a bassa quota. A questo proposito desidero rivolgere alla Commissione un appello affinché vengano riviste le condizioni del trattato NATO.

In particolare posso dirvi che i voli sulla valle di Fiemme erano definiti dallo Stato come « regolari », perché rientravano in un corridoio tra i 300 e i 600 metri di altezza, all'interno del quale i voli potevano legittimamente essere effettuati. Il limite di 300 metri riguardava i voli dell'aeronautica nazionale e quello di 600 riguardava i voli stranieri. Gli appelli contro i voli che a queste quote erano comunque a metà della valle, con grande fragore e dando un senso di insicurezza, incertezza e paura agli abitanti, trovavano sempre risposte di questo tipo: « È tutto regolare; c'è da considerare la tutela dello Stato a fronte del po' di paura degli abitanti che forse gridano per niente ». Ho un'unica notizia di un volo al di sotto dei cavi delle funivie che risale al 1981. In quell'occasione l'allora sindaco ha inviato al comando militare territoriale di Padova un telegramma in cui si diceva che nella zona Masi di Cavalese « ...a bassissima quota, senso est-ovest, passando sotto i cavi della funivia un aviogetto militare... » e si esprimeva formale protesta per l'episodio che dimostrava la totale irresponsabilità del pilota.

Anche ai cittadini che si rivolgevano ai comandi militari venivano date delle risposte di quel tipo. Una di queste, che risale al 1990 (l'ho avuta in seguito perché

sono diventato sindaco nel giugno del 1990), è interessante perché il comando (1^a Regione aerea, Stato maggiore, V ufficio, firmato colonnello pilota Giulio Saviola), rispondendo ad un cittadino di Cavalese - che mi ha fatto pervenire la lettera - affermava...

MARCO BOATO. Per che cosa il cittadino di Cavalese aveva scritto? Per il passaggio sotto la funivia?

MAURO GILMOZZI, *Sindaco di Cavalese*. No. Per i voli a bassa quota in generale.

MARCO BOATO. In che periodo?

MAURO GILMOZZI, *Sindaco di Cavalese*. Nel 1990. La risposta del comando è del 16 novembre 1990 e la lettera del cittadino risale al maggio-giugno dello stesso anno.

Il comando risponde che « solo fattori quali la meteorologia, quando è avversa, o l'uomo potrebbero talvolta compromettere tragicamente l'andamento di un volo, ma a ciò si sopperisce con l'addestramento meticoloso, con una pianificazione rigorosa della missione, con una responsabilizzazione sempre più incisiva del pilota e in definitiva con una sempre più alta professionalità ». Vi è poi un altro passo interessante: « È in tale contesto che, simulando avarie dei sistemi di navigazione, vengono pianificate ed eseguite navigazioni a bassa quota in cui il pilota, facendo esclusivamente ricorso a bussola, orologio e ai propri occhi, cerca di ottenere la miglior precisione possibile, inseguendo elementi geotopografici sul terreno. Non è quindi da escludere che talvolta venga raggiunta una quota dagli ostacoli circostanti più bassa di quella programmata per poter identificare i singoli particolari al suolo, ma ciò deve avvenire comunque nel rispetto delle normative di sicurezza ». Quindi si ipotizza che durante un volo ordinario si possa uscire dall'ordinarietà per inseguire degli ostacoli a bassa quota che siano segnati sulle cartine. La cartina di quel volo, se

avevano quella italiana (che sia vero o meno che i piloti avessero quella originale o quella americana non lo so), indicava con chiarezza gli impianti a fune. Non è raro che in Trentino sia successo che ipotesi simili si siano verificate inseguendo uno ski-lift o un traliccio. Anche questo è un elemento importante.

Un'altra denuncia circostanziata, che credo sia stata inviata anche al dottor Granero e al dottor Giardina, proviene da un maresciallo dei carabinieri, ma non ha avuto alcun seguito.

MARCO BOATO. In che periodo?

MAURO GILMOZZI, *Sindaco di Cavalese*. Mi è stata inviata nel 1998 però fa riferimento ad un episodio precedente. Si parla del periodo che va dal 10 giugno 1979 al 1° marzo 1982: « durante il periodo agosto, settembre, ottobre e novembre 1981 comandavo la stazione Sappada del Cadore » che dista, in linea d'aria, da Cavalese circa 100 chilometri. Probabilmente era lo stesso periodo in cui vi era stata l'altra denuncia e lui, da Sappada, dice di aver visto un aereo a bassa quota e di aver svolto delle indagini, dalle quali è emerso che si trattava di un italiano, ma la vicenda è finita nel nulla.

Credo che alcune cose possano servire per far capire come, in realtà, le certezze che aveva lo Stato rispetto al fatto che i voli a bassa quota fossero assolutamente tranquilli sono tutt'altro che certezze, perché esistono episodi di voli al di sotto della quota ordinaria: vi sono testimonianze in questo senso. Rinnovo quindi l'appello: queste zone non possono essere più sorvolate perché vi è un provvedimento del ministro della difesa di allora, Beniamino Andreatta, cioè un atto unilaterale: evidentemente occorre una regolamentazione diversa che garantisca sicurezza. Le valli alpine non possono essere palestre di allenamento. Lo Stato italiano paga parecchi miliardi per usare delle palestre altrove, dove vi sono veri e propri poligoni, cosa che non devono diventare le nostre valli.

Il secondo discorso riguarda i nostri rapporti con la NATO. Non rientra nella

mia competenza, ma posso affermare che siamo di fronte ad un trattato che mostra i segni del tempo. È un discorso più politico che tecnico, ma mi pare evidente che, dopo la seconda guerra mondiale, tutti fossero disposti ad accettare le norme dell'unico paese che aveva resistito bene o male alle spinte dittatoriali che vi erano state in Europa, però oggi lascia perplessi il fatto che questo aereo statunitense abbia potuto muoversi al di fuori di ogni regola, senza rispettare disposizioni che il nostro Stato aveva stabilito e senza che nessuno abbia detto né fatto nulla. In questo senso abbiamo sollecitato l'impugnazione del trattato; quando Grano ha chiesto al GIP Ancona di rinviare a giudizio i piloti, anche il comune ha aderito alla richiesta, pur rendendosi conto - questa era la proposta dei nostri avvocati - che ci si poteva trovare di fronte ad un sostanziale conflitto di attribuzione, perché si poneva il problema di stabilire se fosse competenza della magistratura o del Governo pronunciarsi in merito all'applicabilità del trattato, dal momento in cui esso è un vero e proprio contratto fra due parti, il Governo italiano e gli altri Governi della NATO. Quindi abbiamo chiesto che fosse la Corte costituzionale ad intervenire per dirimere la questione, a causa dell'inadeguatezza totale del trattato e nell'ipotesi di sostenere la causa e il rinvio a giudizio in Italia, cosa che poi non è stata e che onestamente non sarà più in questo caso, ma che spero si possa verificare nel futuro.

Sono a disposizione per ulteriori chiarimenti.

PRESIDENTE. La Commissione procederà all'acquisizione di tutta la documentazione prodotta dal sindaco di Cavalese, che ringrazio per il suo intervento ed al quale rivolgo una domanda: la segnalazione del 1981, relativa ad un volo effettuato al di sotto della funivia, ha avuto un seguito, una risposta?

MAURO GILMOZZI, Sindaco di Cavalese. Non ci sono mai state risposte, se non l'aver saputo che la maggior parte dei

voli rientrava in questa fascia assolutamente legittima. Di conseguenza, anche le azioni del comune sono state, più che di denuncia, azioni politiche: abbiamo chiesto che altri, più forti di noi, sollecitassero un intervento dello Stato in proposito. Tuttavia d'ora in poi il discorso dovrebbe farlo la provincia di Trento, la quale si è fatta carico di questo presentando interrogazioni alle quali sono state date risposte sbagliate al momento giusto.

CESARE RIZZI. Il sindaco di Cavalese ha affermato che i voli erano definiti regolari; dalla lettura dei verbali a me questo non risulta. Innanzitutto, il piano di volo del famoso Prowler, l'aereo che causò il tragico incidente, non venne cancellato, come viceversa avrebbe dovuto essere in base alle deliberazioni dello Stato maggiore dell'aeronautica. Infatti il messaggio del 21 aprile 1997 vietava i voli con tratti inferiori ai 2.000 piedi; dai verbali risulta che il citato messaggio doveva contenere istruzioni ed era stato indirizzato per conoscenza e non per competenza. Ascoltando il sindaco di Cavalese mi sembra di essere di fronte alla fotocopia di quanto ha affermato il procuratore presso il tribunale militare di Bari; si parla sempre di un fatto politico, di un'azione politica. Vorrei comprendere cosa si intenda per fatto politico o azione politica. Qui ci si scarica la responsabilità l'uno con l'altro e non si riesce ancora a capire per quale motivo l'aereo sia sceso a bassa quota, a prescindere dal fatto che doveva volare addirittura 4 miglia ad est.

MAURO GILMOZZI, Sindaco di Cavalese. Preciso che non ho parlato di quell'aereo, ho cercato di definire il contesto in cui si è verificato il fatto. L'aereo era certamente fuori da ogni regola, perché ha tagliato i cavi a 100 metri, quindi non era regolare; anzi, io sostengo esattamente quello che dice lei. A mio avviso (è solo una mia opinione) si trattava di un viaggio premio, di un gioco. Questi signori, emulando qualcuno che magari nel 1981 si era reso famoso per averlo già fatto, hanno cercato di passare sotto i cavi della

funivia, con la differenza che invece di trovare funivie ferme hanno incontrato funivie in funzione, il che vuol dire che ci sono delle corde che si spostano anche di 30-40 metri tra l'una e l'altra. Ho svolto una riflessione generale su questi voli, parlando quindi del rapporto che intercorre tra i voli a bassa quota sulla nostra zona effettuati prima e quelli effettuati dopo. Oggi non esistono più, per ordine dell'allora ministro Andreatta; prima c'erano, ma le lamentele non sono servite a nulla perché questi voli erano regolari, in quanto si svolgevano fra i 300 e i 600 metri di quota. Nella nostra zona, volare fra 300 e 600 metri di quota vuol dire passare a metà della valle, svegliare bambini, far tremare vetri e spaventare la gente che vi abita. Tuttavia erano voli legittimi. Mi riferivo dunque non a quel volo, ma alla situazione precedente.

CESARE RIZZI. Esistono un sindaco, un prefetto e un procuratore della Repubblica. Non trattandosi della prima volta che un aereo passava al di sotto dei 2.000 piedi, perché non si è mai proceduto al sequestro del mezzo? La risposta che mi è stata data dai procuratori è che essi non sono potuti intervenire perché si trattava di un fatto politico. Cosa si intendeva dire?

MARCO BOATO. Considero inutile, nel corso di audizioni di questo tipo, tentare da parte nostra di ricostruire le vicende. Rispetto a tale ricostruzione, stiamo raccogliendo documentazione ed elementi sia sotto il profilo giudiziario sia sotto altri profili; in questo caso, si tratta della documentazione fornitaci dall'autorità amministrativa locale, che rappresenta la comunità più duramente colpita dalla tragedia. Da questo punto di vista, è opportuno evidenziare che la decisione di ascoltare il sindaco, l'associazione delle vittime, il Comitato 3 febbraio per la giustizia e la provincia autonoma di Trento (i cui rappresentanti intervengono in un momento diverso, visto che oggi non sono presenti) ha un duplice significato. Il primo è rappresentato dall'esigenza di

raccogliere ulteriore documentazione, oltre a quella che già stiamo acquisendo; e il sindaco Gilmozzi, nel corso della sua esposizione, ci ha illustrato alcuni documenti molto sintetici, essenziali, ma assolutamente importanti, perché il fatto che risulti che nel 1981 un aereo italiano (in questo caso non è quindi coinvolta solo la responsabilità degli americani) sia passato sotto i cavi della funivia vuol dire che l'aereo volava al di sotto dei 100 metri. Che questo « sport » venisse esercitato ci risulta anche da un altro episodio riguardante il passaggio di un aereo sotto un ponte in Vallarsa, situata anch'essa in Trentino, anche se abbastanza lontana dalla Val di Fiemme (ma per un aereo si tratta di pochi secondi). Le audizioni sono dunque utili alla Commissione innanzitutto per l'acquisizione di documentazione ulteriore, per la ricostruzione di ciò che ha preceduto la tragedia del 3 febbraio 1998, e di ciò che l'ha preceduta da lunga data. Questo è molto importante perché fa capire che non è stato un episodio casuale, non è stato un *unicum*; se si trattasse di un *unicum* nella storia dell'aviazione militare italiana ed alleata, ovviamente ciò nulla toglierebbe alla gravità dell'accaduto ed alla responsabilità di chi ha provocato quella strage, ma, appunto, si tratterebbe di un *unicum* assoluto. Quello che invece emerge dalle nostre acquisizioni, compresa l'audizione odierna - e di ciò ringrazio - è che di *unicum* non si è trattato e che ad un certo punto ci sono voluti la strage e i 20 morti perché vi fosse una reazione, inadeguata dal punto di vista della giurisdizione americana (quella italiana era stata adeguata nella fase di avvio delle indagini) ma quanto meno adeguata sotto il profilo delle responsabilità politiche, delle responsabilità militari e, per quanto ci compete, delle responsabilità del Parlamento.

Per concludere il discorso, il secondo significato della nostra audizione (credo che il presidente sia d'accordo) è legato al fatto che il Parlamento ha deciso di istituire questa Commissione d'inchiesta anche perché gli altri strumenti, in par-

ticolare quello di carattere giudiziario, si sono dimostrati scandalosamente inadeguati a rendere giustizia a ciò che è avvenuto.

Il Parlamento italiano ha dato due risposte. La prima è l'istituzione della Commissione di inchiesta, che si propone di fare luce sulla strage del Cermis ma anche di analizzare le condizioni e proporre iniziative affinché in futuro non si verificano più tragedie di questo tipo. La seconda risposta riguarda i risarcimenti ai familiari: è evidente che nessuno può far risuscitare le vittime, ma ad esse non si è resa giustizia dal punto di vista giudiziario; questo purtroppo non riguarda la giustizia italiana, ma è comunque uno scandalo. Almeno si renda giustizia dal punto di vista dei risarcimenti. Il Parlamento ha dato queste due risposte, l'una approvando « a tempo di record » la legge che voi conoscete e che ora è in fase di attuazione, l'altra istituendo tempestivamente la Commissione d'inchiesta. La presenza del sindaco e degli altri interlocutori odierni, oltre che consentirci l'acquisizione di documentazione, è più che altro un segno di riconoscimento istituzionale, da parte del Parlamento italiano, dei soggetti più direttamente coinvolti in questa vicenda.

Mi sono permesso di esprimere, presidente, quella che è una interlocuzione più che una domanda, affinché, sia pure nella libertà dei quesiti che ciascuno di noi formula (in questa Commissione sono rappresentate parti politiche diverse e liberamente ciascuna si esprime), non si perda il significato di riconoscimento istituzionale di questo incontro tra la Commissione parlamentare ed i vari soggetti oggi invitati a comparire in audizione.

PRESIDENTE. Debbo dare atto che effettivamente il contesto entro il quale la Commissione si muove è questo: oltre che accertare le cause e le responsabilità, si tratta anche di dare una risposta in termini umani ai soggetti maggiormente colpiti dalla tragedia.

Le faccio presente, dottor Gilmozzi, che la nostra Commissione ha lavorato sin

dall'inizio centrando il problema ed ha acquisito elementi tali per cui grosso modo è possibile delineare i vari contorni di questa tragedia. Quello che emerge in maniera quasi ossessiva è ciò che un nostro collega ebbe a dire parafrasando Garcia Marquez: questa sembra la cronaca di una tragedia annunciata, nel senso che emerge *per tabulas* come non si sia trattato di un fulmine a ciel sereno; questa attività eterodossa era quasi una realtà che si accompagnava a quella dei voli regolari. Non dobbiamo dimenticare che abbiamo acquisito anche la documentazione relativa alle centinaia di denunce che si aggiungono a quelle che lei oggi ha menzionato. L'obiettivo della Commissione è quello di far luce su tutta la dinamica perversa di questa grande tragedia, ma anche quello di dialogare con i soggetti maggiormente colpiti dalla tragedia stessa.

GIUSEPPE DETOMAS. Ringrazio il presidente e i nostri ospiti che hanno accettato l'invito della Commissione.

Mi interessa molto conoscere l'attività svolta per ricostruire il clima che si viveva per quanto riguarda i voli in montagna e questa sorta di tolleranza nei confronti di voli fatti anche in dispregio delle normative regolamentari. Ho ben presente la cartina che prevedeva il piano di volo del tragico 3 febbraio, che però era una cartina standard dei piani di volo che venivano autorizzati in quella zona e il cui tracciato sostanzialmente era sempre quello. Mi ha meravigliato il fatto che il volo non soltanto fosse in violazione delle norme sulla quota ma anche che si svolgesse ad una decina di chilometri dalla rotta prevista. L'aereo doveva passare sopra le montagne e non sulla valle abitata.

Vorrei capire se i voli rispetto ai quali erano state segnalate violazioni si svolgessero sul paese, e quindi sullo stesso tracciato del volo che ha causato la tragedia del Cermis, o se invece fossero spostati rispetto a quel tracciato. Vorrei anche sapere se il sindaco di Cavalese avesse una cartina diversa da quella del piano di volo del 3 febbraio, magari

riferita al piano degli aerei per i quali erano state segnalate violazioni o avanzate proteste da parte dei cittadini.

SANDRO SCHMID. Grazie presidente, grazie signor sindaco per aver portato alla Commissione elementi interessanti.

Condivido le osservazioni fatte poco fa dal collega Boato sul carattere della Commissione e sul rapporto fra questa e il sindaco che rappresenta una popolazione fra le più colpite da queste esercitazioni militari non solo per la tragedia, ma anche per decenni di voli a bassa quota.

Mi pare che dalle dichiarazioni del sindaco emergano due questioni che avevamo messo in rilievo nel corso delle audizioni precedenti. Abbiamo denunciato il fatto che si siano svolti voli a bassa quota fuori da ogni regola, sia pure nell'ambito delle esercitazioni NATO e per il Kosovo, proprio da parte dell'aeronautica italiana. Su questo tema occorre scavare di più dal punto di vista della documentazione e delle responsabilità dirette dell'Aeronautica italiana.

Il secondo aspetto significativo è il precedente del 1981 che richiama l'incidente tragico che si è verificato successivamente. Esso può dare un'altra luce alla tragedia. Infatti, da molte dichiarazioni risulta che i piloti erano andati fuori rotta e avevano volato troppo bassi, però avevano non la cartina italiana ma quella americana nella quale non figuravano la funivia e Cavalese, mentre già nel 1981, sicuramente con cartina italiana - perché si trattava di un aereo dell'Aeronautica italiana - e quindi sapendo che dove si passava vi erano i cavi della funivia, avvenivano simili voli. Questo mi sembra che ci dia un quadro diverso della situazione e dello spirito con cui venivano svolte le esercitazioni.

Vorrei conoscere in maniera un po' più precisa quanto è stato segnalato nel 1981 e vorrei capire chi abbia fatto la segnalazione, se ci sia stata una precisa denuncia, se si trattava di un'esercitazione dell'Aeronautica italiana in quanto tale o del volo di un aereo italiano nell'ambito di esercitazioni NATO e fin dove si sia

arrivati dal punto di vista delle responsabilità o delle conseguenze.

Lei, signor sindaco, ci ha parlato dell'episodio del 1990. Vorrei capire se dal 1981 in poi vi sia una documentazione più approfondita dal punto di vista della quantificazione dei voli a bassa quota e se sia in grado di dirci *grosso modo* quanti voli a bassa quota si verificassero in un anno.

LUIGI OLIVIERI. Mi rimane un dubbio che la Commissione dovrebbe cercare di sciogliere, anche alla luce del pregevole lavoro svolto dalla procura della Repubblica di Trento e soprattutto dai periti dei procuratori, i quali non escludono la temerarietà di quel volo, a cui tra l'altro lei, signor sindaco, molto coraggiosamente ha fatto riferimento.

Dato che lei è rappresentante di quella comunità e dato che i giornali e quotidiani, soprattutto dopo il 3 febbraio del 1998, hanno riportato voci e testimonianze, potrebbe essere preciso circa persone che possono testimoniare su voli con tentativi di sottopasso rispetto ai cavi della funivia? Noi dovremmo accertare questo aspetto, perché è necessario rispondere a questa terribile domanda: fu o non fu un gioco? Fu o non fu temerario quel volo? Sarebbe utile alla Commissione conoscere nomi e cognomi di persone che possano aiutarci a chiarire questo aspetto.

FRANCESCO PAOLO LUCCHESI. Il sindaco che gentilmente ha accettato il nostro invito ci ha detto che a lui risultava che i voli fra 300 e 600 metri erano regolari. Da dove desume questa notizia?

Mi sembra che rispetto all'enormità del problema gli esposti siano molto pochi, come se vi fosse stata una certa forma non dico di assuefazione ma di accettazione di una situazione di «normalità». Vorrei sapere se esistesse realmente questa sorta di accettazione.

Il consiglio comunale di Cavalese si è mai occupato in sedute ordinarie o straordinarie del problema, al di là delle denunce che - ripeto - sono abbastanza limitate? E il consiglio provinciale di Trento?

Vorrei infine porre l'accento sulla risposta dei comandi militari che ammettono voli al di sotto dei 300 e dei 600 metri a vista, senza mezzi tecnici. Sono portato a pensare che il passaggio sotto la funivia del 1981 non sia stato l'unico, ma che ve ne siano stati altri ovviamente non segnalati e quindi che questi voli fossero più diffusi di quanto risulta dagli atti e che le inosservanze fossero superiori rispetto a quelle ammesse dal comando militare.

PIETRO MITOLO. Ringrazio il sindaco e l'assessore per quanto ci è stato comunicato. Farò riferimento solo al volo del 1981. Sono passati quasi venti anni e mi pare che allora fosse in funzione un'altra funivia e che si sia poi verificata una prima tragedia.

MARCO BOATO. Nel 1976.

PIETRO MITOLO. Nel ricostruire la funivia dopo la tragedia del 1976, vi risulta che si sia pensato all'eventualità che si verificasse un fatto tragico, proprio perché quella funivia attraversa la valle per cui vi era già in partenza il rischio di eventi quali quello che si è verificato (anche perché risulta, almeno da quanto ho sentito dire, che erano frequenti i voli a bassa e bassissima quota)? Peraltro devo rilevare che risulta che quel volo era il primo che il pilota e il navigatore facevano su quella zona e che si è svolto fuori rotta di circa 10 gradi rispetto a quella prevista. Su questo aspetto sentiremo le autorità militari che saranno convocate. Il comune di Cavalese, quando ha concesso il permesso per la costruzione della funivia, si è posto il problema dell'eventualità di un evento tragico? Dopo questo avvenimento è stato infatti modificato il percorso della funivia, che adesso mi pare sia a «V»; inoltre, non è più una funivia con una cabina unica ma un'ovovia. Dico questo anche per poter verificare la preoccupazione e la cura che doveva avere l'amministrazione dell'epoca.

ROLANDO FONTAN. Concordo con quanto emerso dalle dichiarazioni del

sindaco, il quale ha citato ulteriori esempi provati di denunce; magari sarebbe interessante verificare circostanze analoghe in altri comuni della valle.

Intervengo con riferimento al monito che oggi ci lascia il sindaco, il monito di chi rappresenta non solo una comunità ma le comunità alpine, in questo caso trentine, che in passato sono state bersagliate da questi voli a bassa quota, a prescindere dal fatto che si sia trattato di giochi più o meno temerari. Oggi il sindaco ci ha portato ulteriori prove concrete. Chiedo pertanto che la Commissione faccia riferimento anche a questo monito. Il sindaco ha parlato di sacrifici che la comunità di Cavalese (ed io aggiungo tutte le comunità delle Alpi, in questo caso del Trentino) ha a suo tempo sofferto. Ritengo pertanto opportuno che la Commissione dia un segnale chiedendo al Governo di modificare la normativa, affinché sia possibile evitare nelle vallate alpine i voli a bassa quota. Mi pare che in questo risieda l'importanza dell'audizione odierna. Chiedo che ufficialmente se ne discuta. Le comunità alpine, o almeno quelle del Trentino-Alto Adige, non devono più essere bersagliate e sottoposte al rischio rappresentato da voli a bassa quota, visto che esistono altre opportunità per addestrare gli operatori militari, sia italiani sia della NATO o americani.

GIOVANNI MARINO. La tentazione di anticipare una discussione generale è forte, perché i colleghi intervenuti hanno giustamente espresso osservazioni che a mio avviso vanno inquadrare in un contesto più ampio e che potranno risultare validissime nel momento in cui dovremo giungere alle conclusioni del nostro lavoro.

L'audizione del sindaco di Cavalese ci ha fornito un'ulteriore conferma di quello che accadeva in questa zona, che era oggetto dei voli a bassa quota di aerei americani e italiani. Signor sindaco, lei ha citato un episodio del 1981, mentre la tragedia del Cermis risale al 3 febbraio 1998; dal 1981 al 1998 sono intercorsi parecchi anni ed in questo periodo i voli

a bassa quota si sono svolti con grandissima frequenza, i pericoli sono stati avvertiti dalla popolazione, sono state fatte delle segnalazioni. Al di là delle proteste epistolari o verbali da parte del cittadino o di qualche autorità del luogo, vi sono state altre iniziative o ci si è limitati solo a questo? In altre parole, perché il sindaco, il prefetto, il presidente della provincia non sono venuti a Roma dal ministro della difesa, dal Presidente del Consiglio, per denunciare l'esistenza di una situazione esplosiva, il pericolo che da un momento all'altro potesse verificarsi un incidente di grandi dimensioni? Perché ci si è limitati alla semplice segnalazione scritta, come se si trattasse di una pratica di ordinaria amministrazione, di un fatto quasi meramente burocratico? In tutti questi anni, dal 1981 al 1998, qualcuno ha preso contatti con le autorità di Governo per cercare di bloccare questa situazione o comunque per ridurre i rischi? Questa è la domanda angosciata che mi permetto di rivolgerle, perché se dal 1981 al 1998 fossero state messe in atto misure diverse, se fossero state esercitate pressioni diverse, allarmi diversi, forse non si sarebbe verificata questa tragedia. Molte volte vengono indetti scioperi per questioni di poco conto, pur di richiamare l'attenzione della pubblica opinione nazionale su un certo episodio; su un fatto così grave, invece, tutto si faceva alla chetichella, non dico di nascosto ma silenziosamente; bastava scrivere la letterina, si parlava del fatto politico e tutto veniva messo a tacere. Mi pare che questa sia una situazione anomala, in un contesto ancora più anomalo che era rappresentato da voli a bassa quota e da esercitazioni sconsigliate. Ribadisco dunque la mia precisa domanda: vi sono stati contatti con le autorità centrali e, in caso di risposta affermativa, di quale tipo?

PRESIDENTE. Il collega Marino ha posto domande interessanti. Se la Commissione è d'accordo, potrebbe essere utile raccogliere i servizi giornalistici che nel tempo hanno riguardato questo argomento. Potremmo incaricare qualche con-

sulente di fornirci un panorama abbastanza esauriente dell'azione della stampa tesa a mettere sotto i riflettori questa anomalia che oggettivamente esisteva.

Essendosi così esauriti gli interventi dei colleghi, do nuovamente la parola al sindaco Gilmozzi per le risposte.

MAURO GILMOZZI, Sindaco di Cavalese. Innanzitutto preciso che sono sindaco dal 1990, per cui non posso essere la memoria storica del mio comune. Ho cercato di darvi quelle informazioni che ho ritenuto potessero essere aggiuntive rispetto a quelle già in vostro possesso.

Intendo inoltre specificare una questione che mi pare non sia stata ancora chiarita in questa sede. Esiste una normativa (pensavo ne foste a conoscenza, altrimenti avrei portato la relativa documentazione) che fissa un corridoio di 300 metri sopra l'ostacolo più alto per l'aeronautica nazionale e di 600 metri per l'aeronautica straniera. Questa è la condizione con cui un volo viene autorizzato; il pilota del volo ha legittimamente il diritto di mantenere queste quote. Il Ministero della difesa credo possa chiarire questa situazione. Vorrei dunque che fosse assolutamente chiaro - e mi rivolgo soprattutto all'onorevole Rizzi - che la nostra valle ha una quota minima sul fiume di 900 metri sul livello del mare e una quota massima di 2.200 metri sul Cermis, che è la montagna più alta. Stare 300 metri o 600 metri sopra il punto minimo che è il fiume, che sono 900 metri, vuol dire fare passaggi tra i 1.200 e i 1.500 metri, a metà valle. Rispondo così anche all'onorevole Detomas, nel senso che gli aerei che si insinuavano nella valle dovevano per forza seguire, con poche variazioni, lo stesso tracciato. Vorrei però fosse massimamente chiaro che la combinazione tra la normativa e queste altezze di volo significa che quei voli erano autorizzati e legittimi. È come se nell'attraversamento di un paese vi fosse il divieto di superare gli 80 chilometri all'ora: se un automobilista passasse a 78 o 80 chilometri all'ora noi non potremmo certo fargli una contravvenzione; occorre-

rebbe che qualcuno, rendendosi conto che quegli 80 chilometri all'ora sono comunque pericolosi, modificasse il divieto inserendo quello dei 30, o dei 20, o addirittura istituendo un'isola pedonale.

Tuttavia ciò non è di competenza della magistratura, del prefetto o del sindaco: è di competenza di chi fa le regole, quindi diventa questione politica, perché (e arrivo anche alle considerazioni espresse dall'onorevole Marino) lo Stato, rendendosi conto che con quegli « allenamenti » si creava un pericolo sulla testa della gente, a nostro avviso avrebbe dovuto vietare quei voli dalle vallate alpine, ma non solo da esse: quello di Casalecchio non è un caso, altrove, dalla Lombardia alla Sicilia, si sono ripetute circostanze di questo genere. Adesso non le ho in mente tutte, ma all'epoca emergevano con chiarezza anche dai quotidiani. Tutta l'Italia era sottoposta a questo tipo di volo, che creava preoccupazione ma era perfettamente legittimo. Lo sapeva la provincia, che ha presentato interrogazioni, lo sapeva il Parlamento, che attraverso un'interrogazione dell'onorevole Olivieri aveva affrontato questo argomento poco tempo prima. Mi sembra quindi strano che si possa pensare che sia il sindaco di Cavalese la macchina che avrebbe dovuto far scattare le modifiche ad una normativa di livello nazionale. Se vogliamo cercare responsabilità in questo senso, mi pare che esse siano ben più in alto di quello che poteva fare il sottoscritto. Mi auguro quindi anch'io che effettivamente si possa indagare, perché qualcuno ha taciuto, dai militari in su; dunque sono d'accordo con voi.

Per quanto riguarda l'osservazione del presidente circa la tragedia annunciata, consentitemi una battuta. Le tragedie annunciate non sono solo quelle dei voli a bassa quota; sono tutte quelle che si verificano quando il costo del risarcimento è inferiore al valore dell'attività di prevenzione che rispetto a quell'incidente si sarebbe potuto porre in essere. È quindi tempo - lancio un messaggio - di creare una proporzione tra la capacità di prevenire il danno ed il criterio di risar-

cimento, perché qui tanto paga Pantalone, non paga nessuno, quindi anche se qualche morto ci scappa tutto sommato qualcuno potrebbe dire che va bene.

Per quanto riguarda la cartina, quella che avevo io era una fotocopia che mi era stata data da un generale occasionalmente, in una delle trasmissioni televisive in cui ci siamo incontrati; la cartina riportava quel volo (così mi è stato detto, ma posso comunque farvela pervenire), era segnato che il volo era Arco-Marmolada-Aviano, per cui doveva attraversare la nostra zona ad una quota oltre le montagne, quindi ben oltre i 2.000 metri.

Spero abbiate compreso che i voli che si sono ripetuti più e più volte, quasi sempre nei tre mesi estivi (difficilmente in inverno, erano quasi sempre in estate quelli più fastidiosi), erano voli soprattutto nazionali, legali, autorizzati, entro le quote stabilite, per i quali non era possibile procedere con denunce perché non serviva a niente. Qui serviva l'azione politica. Per quanto riguarda invece i voli al di sotto di questi livelli, personalmente e come sindaco ho testimonianze di questo telegramma del 1981; il resto sono chiacchiere. In comune non ho raccolto una sola testimonianza scritta di qualcuno che sostenga che gli aerei continuano a passare sotto le funi della funivia, né personalmente ho assistito a questo. Vi ho portato gli unici documenti che ho a disposizione: la denuncia del mio predecessore, Giorgio Fontana, e contemporaneamente una denuncia presentata dal maresciallo capo dei carabinieri, Giorgio Bellanti, ai carabinieri di Sappada o di Cortina d'Ampezzo, che lascio alla Commissione. È la denuncia precisa - alla quale non è stato dato seguito - di un volo che era certamente pericoloso, radente più che a bassa quota. Questa è l'unica testimonianza che posso darvi. Con ciò penso di poter dire anche che i nomi e i cognomi sono questi; altri sinceramente non ne ho, né in comune mi risultano.

Mi è stato chiesto se sia stata presa una posizione: come ho già detto, abbiamo stimolato un'azione nei confronti di chi più di noi poteva intervenire.

Onorevole Mitolo, tenga conto nel 1976 (allora avevo 18 anni) la funivia è caduta per motivi diversi e dopo quel fatto, purtroppo, le normative sugli impianti funiviari del Trentino-Alto Adige sono diventate le più severe d'Europa dal punto di vista dei collaudi e dei controlli. Probabilmente però nessuno ha pensato che potesse passare un aereo e rompere i cavi. Di fatto oggi la mia amministrazione ha vietato di ricostruire la funivia nello stesso posto perché si è visto che vi era un'intrinseca pericolosità, oltre al fatto che probabilmente non ci sarebbe più salito nessuno e la sua funzione sarebbe stata minata definitivamente.

PRESIDENTE. Ringrazio il sindaco di Cavalese e do la parola al rappresentante del Comitato 3 febbraio per la giustizia di Cavalese, dottor Werner Pichler.

WERNER PICHLER, Rappresentante del Comitato 3 febbraio per la giustizia di Cavalese. Ringrazio la Commissione per averci consentito di portare il nostro contributo di verità. Ringrazio il presidente, i commissari ed in particolare l'onorevole Marino che, nella sua esposizione, ha toccato il punto della questione.

Vorrei innanzitutto fare una breve cronistoria del Comitato 3 febbraio, nato il giorno dopo il disastro del Cermis. La gente di montagna, pur nella sua tradizionale modestia, ha subito manifestato l'esigenza di costituirsi in comitato, capendo che della vicenda si sarebbe parlato a lungo, e di organizzarsi per portare in ogni punto d'Italia e del mondo la voce della Valle di Fiemme. Abbiamo partecipato al processo che si è svolto negli Stati Uniti e ai simposi che si sono svolti in Giappone contro i voli a bassa quota. Abbiamo portato in giro per il mondo il contributo delle genti della Valle di Fiemme sulla tragedia del Cermis, una tragedia, come è stato detto da molti commissari, annunciata e che — lo ribadiamo — si poteva evitare.

Il primo cittadino di Cavalese ha portato alcuni documenti ed io sono esterrefatto perché manca un documento importantissimo che è agli atti e che io ho consegnato al sottosegretario Brutti quando ha visitato Cavalese e il comitato: mi riferisco all'interrogazione del 1991 di un consigliere comunale che pone l'attenzione su questi voli. Il problema grosso però è costituito dalla risposta dell'amministrazione comunale di allora che era guidata dall'attuale sindaco. Non ho portato il documento che è molto noto, ma lo ricordo quasi a memoria. In risposta all'interrogazione del consigliere Sergio Vanzo, l'amministrazione dichiara che è a conoscenza del fatto che gli aerei passano anche sotto i cavi della funivia, ma purtroppo avendo già una volta elevato protesta formale e non avendo ottenuto risposta, la giunta è perplessa nell'elevare ulteriori proteste. Questa è stata la risposta dell'amministrazione comunale.

PRESIDENTE. Se siamo d'accordo, possiamo disporre l'acquisizione del documento.

MAURO GILMOZZI, Sindaco di Cavalese. Il documento è qui, ma lei, dottor Pichler, dovrebbe usare un po' più di correttezza, perché non c'è scritto quello che dice.

WERNER PICHLER, Rappresentante del Comitato 3 febbraio per la giustizia di Cavalese. Se permettete la leggo: «Voli di esercitazione sul territorio valligiano. Interrogazione del 12 maggio 1991, al consigliere comunale Sergio Vanzo. La giunta comunale è perplessa in ordine alla possibilità di attuare un'azione mirata ad evitare il sorvolo di Fiemme da parte di aerei militari in esercitazioni od altro, poiché tutto il territorio nazionale pare coinvolto in azioni uguali a quelle descritte. Alcuni anni addietro questo municipio è intervenuto decisamente quando un aereo passò sotto i cavi funiviari senza peraltro avere il privilegio di poter avere un risconto scritto. Le assicuro comunque che vorrò esprimere interessamento presso la regione aerea del nord-est.

Dell'esito sarà mia cura informarla». Informo io invece che questo consigliere (lo è ancora) sta ancora aspettando una risposta.

Ecco perché richiamo l'intervento dell'onorevole Marino, il quale ha centrato effettivamente il problema. A Cavalese si sapeva che gli aerei volavano a bassa quota e che molte volte, probabilmente per fare esercizi di bravura, passavano sotto i cavi funiviari, però all'amministrazione comunale non è mai venuto in mente. Se fossi stato al posto del sindaco non avrei certo preteso di fermare un aereo, ma avrei potuto fare un'ordinanza - visto che il nostro sindaco è molto abile nell'uso delle ordinanze - per bloccare la funivia l'ultimo giorno dell'anno o a Natale, sollevando così l'interesse dei *mass media* nazionali. Se si vuole si può tutto. Mi pare che l'esempio dello sciopero usato per futili motivi sia calzante.

Il continuo scaricabarili dell'amministrazione comunale mi dà un po' fastidio perché noi ci siamo «svenati» anche finanziariamente - il comitato non è finanziato da nessuno -, siamo andati in giro e abbiamo acquisito documenti da professori di diritto internazionale dell'Illinois, dal professor Oreste Dominioni e da altri, documenti acquisiti anche dalla procura di Trento.

PRESIDENTE. Questi documenti sono in suo possesso?

WERNER PICHLER, *Rappresentante del Comitato 3 febbraio per la giustizia di Cavalese*. Sì.

Ci troviamo in conflitto non tanto con la persona del sindaco quanto con ciò che l'amministrazione comunale non ha fatto e avrebbe potuto fare.

Cito un altro piccolo esempio: i due incontri dell'ambasciatore americano con il consiglio comunale si sono svolti a porte chiuse, cioè in udienza non aperta al pubblico. Anche questo non è un fatto positivo per l'amministrazione di Cavalese.

Non ho molto altro da aggiungere se non che nel comportamento dell'amministrazione comunale trovo una specie di concorso morale nella disgrazia, se non di più.

Chiedo alla Commissione che, oltre a sollevare il problema del rinnovo della convenzione NATO-SOFA (forse l'Italia è uno degli ultimi paesi della NATO che non hanno ridiscusso la convenzione), faccia un'attenta analisi del comportamento dell'amministrazione.

BEPPE PONTRELLI, *Rappresentante del Comitato 3 febbraio per la giustizia di Cavalese*. Signor presidente, signor vicepresidente, signori deputati, vorrei sdrammatizzare il clima di contrasto che avrete apprezzato nell'intervento del rappresentante istituzionale del luogo in cui è accaduto il fatto e del portavoce del comitato perché credo sia molto più importante in questa sede dare alcune indicazioni che possono essere utili per il lavoro della Commissione.

Il contrasto al quale avete assistito dipende da un lato dall'evidente interesse a non caricare ruoli di responsabilità sovraesposti rispetto all'effettiva dinamica di rappresentatività e di incidenza di un comune che conta 3.700 residenti e che evidentemente non ha un potere contrattuale particolarmente spiccato e pesante dal punto di vista politico, e dall'altro dall'esigenza di considerare una certa sottovalutazione da parte della magistratura, non solo statunitense, degli elementi e argomenti che il comitato è riuscito a raccogliere.

Come sapete, nel volo del 3 febbraio 1998 i membri dell'equipaggio del Prowler rischierato ad Aviano hanno violato ben quattro regole fondamentali: la velocità, l'uscita dalla rotta programmata e preasentita, la vicinanza al centro abitato e l'altezza dal suolo.

Conosciamo le prime tre regole e le abbiamo a livello di acquisizione probatoria agli atti del procedimento italiano per cortese disponibilità della forza armata statunitense. Prima di essere depositate agli atti dell'inchiesta ufficiale della magistratura italiana sono entrate in nostro possesso perché un nostro rappre-

sentante si è recato negli Stati Uniti e ha chiesto e ottenuto le copie del tracciato radar dell'aereo Awac, partito dalla base germanica, che garantiva il sorvolo della zona di confine italo-austriaco. Così si è data risposta immediata e probatoria al problema dell'uscita dalla rotta che è stata identificata nel termine di oltre tre minuti, due dei quali utilizzati per arrivare alla funivia e il rimanente per tornare in rotta dopo l'impatto con il sistema funiviario. Oltre alla velocità, vi è la vicinanza al centro abitato di Cavalese (la funivia è costruita al limite del centro abitato).

Il quarto dato, quello della quota, non lo si poteva far rilevare dal tracciato radar; lo si è desunto sulla base della perizia d'ufficio, affidata dal GIP in una prima battuta (anche in questo caso l'errore mi pare clamoroso) addirittura ad un ingegnere dipendente della provincia, che in quanto parte civile evidentemente era incompatibile. Dopo un po' di tempo si è rimediato alla *gaffe* procedurale nominando un anziano ingegnere il quale (gli onorevoli colleghi avvocati possono garantirvi e confermarvi la correttezza di quanto pronunciato) è un consulente tecnico d'ufficio abbastanza consueto nelle scelte di affidamento di incarichi peritali: si tratta dell'ingegner Dolzani. Peraltro, egli è forse un po' poco tecnico relativamente a tematiche di ordine aeronautico, tant'è vero che di fronte ad una precisa richiesta che ebbi a porgli, quella cioè di rilevare in perizia anche il campo visivo (basterebbe qui aprire un inciso sulla difesa svolta dal collegio di difesa dei piloti americani in ordine alla scusa della mancanza sulla cartina statunitense del tracciato della funivia per comprendere che un approfondimento sull'esistenza di un campo visivo utile ad intercettare la presenza dell'ostacolo funiviario durante l'esecuzione del volo sarebbe stato un elemento non dico dirimente, ma di sicuro rilievo), rispose che se per caso fosse stata accettata la richiesta si sarebbe immediatamente dimesso. Ovviamente non esiste altra possibilità che non raccogliere *aliunde* questo elemento ed argomento.

La perizia, che ovviamente è allegata agli atti del nostro procedimento, riporta - su planimetrie che avrete la pazienza di rivedere - un'immagine assolutamente distorta e falsa del momento di impatto, tant'è vero che rappresenta un impatto perpendicolare rispetto al sistema delle funi funiviarie, sistema costituito dalla fune di soccorso in alto, dalla fune portante in mezzo e dalla fune traente o zavorra sottostante. L'impatto del Prowler è avvenuto con le funi portante e traente, cioè le inferiori; avendo l'aereo impattato con l'ala destra, con il bulbo superiore del timone di profondità e con i siluri di stabilizzazione delle ali, abbiamo la prova fisica inconfutabile che quell'aereo non solo, come è rappresentato nella perizia, stava virando a sinistra, probabilmente tentando di evitare l'ostacolo costituito dalla cabina, che nel frattempo si stava muovendo verso la direzione di impatto, e cioè chiudendo il campo visivo del fondo valle, della traiettoria seguita, ma addirittura proveniva da una quota sottostante all'altezza di 104 metri dal suolo: 850 metri il fondo valle, più 104 metri calcolati scientificamente in perizia, punto di frattura delle funi. L'aereo proveniva da una quota addirittura inferiore; l'onorevole Mitolo, in quanto ingegnere, potrà confermare molto meglio di me che allineando i punti di frattura, di contatto con l'aereo, e cioè le incisioni sull'ala destra e sul bulbo posteriore del timone di profondità, vi troverete con l'aereo disassato, con il muso in alto, quindi in piena cabrata, pertanto proveniente da una quota assolutamente inferiore.

Dico questo per sottolineare una condizione, rispondendo così anche al quesito dell'onorevole Olivieri su eventuali nomi di testimoni oculari che questa Commissione potrebbe ascoltare per avere conferme circa il reiterarsi nel tempo di queste attività. I nostri parlamentari sanno bene che è difficile raccogliere dei testimoni addirittura quando si celebrano delle semplici cause di lavoro. Il sistema economico, quando riguarda il turismo, implica problemi di partecipazione a garantire una istruttoria corretta non certo

residuali. In questa sede vi indico però i nominativi di due persone che, per il loro prestigio e per la loro affidabilità, sono sicuramente in grado di garantire un riscontro e credo non si rifiuteranno di venire in Commissione. Badate che alcuni dei testimoni oculari forniti alla procura della Repubblica di Trento (addirittura degli insegnanti, che hanno dimostrato quanto poco senso civico vi sia nel rendere una testimonianza) sono stati accompagnati dai carabinieri a rendere la testimonianza. Gianni Trettel, vicepresidente delle Casse rurali trentine, è testimone oculare di un altro passaggio avvenuto qualche mese prima sotto le funi della funivia. Il già segretario del comune di Cavalese, il signor Fausto Marchesoni, non mi pare sia testimone oculare diretto ma è certamente testimone del riferimento di altri cittadini che si erano recati in comune a denunciare ulteriori passaggi di altri velivoli. Aggiungo che è molto difficile riuscire a ricostruire la nazionalità dei velivoli, perché l'uomo comune non è abituato alle sigle e ad intercettare le bandiere o i segnali di identificazione.

MARCO BOATO. Sono stati sentiti dalla procura di Trento?

BEPPE PONTRELLI, *Rappresentante del Comitato 3 febbraio per la giustizia di Cavalese*. Mi pare di no; sono testimoni ulteriori rispetto a quelli già forniti, anche perché ovviamente la procura di Trento era fundamentalmente interessata a ricostruire il fatto del 3 febbraio. La difficoltà di ricostruire gli eventi nella loro concatenazione andava dritta dritta a scoprire un argomento scottante, costituito dalla differenza tra l'inchiesta italiana e quella statunitense: individuazione di una catena di comando responsabile, assoluta negazione del fatto da parte della magistratura non italiana. Badate che questa catena di comando ha dato già una indicazione probatoria in ordine alla certa conoscenza di queste esercitazioni (per definirle in via eufemistica), perché un quadro di comando statunitense è stato addirittura rimosso dal comando (e parlo di una

rimozione operata nel territorio degli Stati Uniti) in quanto ritenuto responsabile dell'aver richiesto la consegna a tutti i piloti di stanza già in Italia, e specificamente nella base di Aviano, di tutti i nastri videoregistrati relativi a voli a bassa quota svolti sul territorio italiano.

PRESIDENTE. Ha riscontri?

BEPPE PONTRELLI, *Rappresentante del Comitato 3 febbraio per la giustizia di Cavalese*. Sì, ci sono anche articoli giornalistici. Per la Commissione ho portato una collezione di comunicati stampa, la cui attendibilità credo corrisponda al tempo nel quale si sono ripetuti, e quindi ai controlli esercitati sugli stessi, anche alla valenza riferita all'attività del Comitato, poiché questi sono solo i comunicati pubblicati integralmente dalla stampa nazionale o internazionale. Abbiamo più di 300 articoli che riguardano questa attività ed una rassegna stampa che ovviamente è di marca almeno europea.

PRESIDENTE. Ne disponiamo senz'altro l'acquisizione agli atti.

MARCO BOATO. Potrebbe essere utile avere anche questa rassegna stampa.

BEPPE PONTRELLI, *Rappresentante del Comitato 3 febbraio per la giustizia di Cavalese*. Il mio amico Pichler vi ha già detto che viviamo di volontariato...

MARCO BOATO. La Commissione può riprodurre la rassegna stampa e poi rimandarvela.

BEPPE PONTRELLI, *Rappresentante del Comitato 3 febbraio per la giustizia di Cavalese*. Ve la faremo pervenire.

Per sintetizzare ulteriormente, il lavoro si è svolto dunque in questi termini: fornire alla procura della Repubblica del tribunale di Trento tutta la documentazione idonea che entrava in nostro possesso per cercare di ricostruire nella maniera più precisa l'evento; nel contempo, verificare (era il compito più stret-

tamente collegabile all'attività del Comitato) quali potessero essere quegli interventi utili a far sì che questa attività cessasse, perché in effetti ci si trovava di fronte al reiterato proporsi di atti di puro bullismo che andavano a mettere a repentaglio la salute dei civili. Questa è stata la preoccupazione che ha mosso l'attività del Comitato e che non poteva, non doveva e comunque non era quella della procura della Repubblica.

Occorre aggiungere che la procura della Repubblica di Trento ha avuto il limite del dover cercare di condurre l'inchiesta in tempi assolutamente contenuti, vista la dimensione internazionale dell'accaduto. L'ha fatto anche molto bene: prova ne è che la stessa autorità giudiziaria statunitense ha dovuto chiedere la rogatoria per colmare le proprie lacune di intervento. Ma al di là di questo, si deve precisare che la preoccupazione, apparsa immediatamente come una preoccupazione minoritaria (ed è per questo che forse in questa sede scontiamo una condizione non dico di contrapposizione, ma certamente di non coincidenza di obiettivi e di prospettive con altri), è stata quella di superare il logico apparire che il tutto dovesse essere gestito e verificato dalla potenza statunitense, una cui macchina aveva provocato il fatto. Non intendo fare moralismo di seconda mano o un intervento a due anni dall'episodio, ma cerco di rappresentarvi quello che si viveva in quei giorni.

Al contrario, ci siamo preoccupati di prendere contatti con alcuni atenei italiani per acquisire i pareri dei docenti di diritto penale, diritto penale comparato, procedura penale e procedura penale comparata, al fine di comprendere esattamente sia il fatto in sé ed il suo valore giuridico, sia le possibili evoluzioni delle cose, tant'è vero che in quella occasione scoprimmo che nell'ambito della giurisdizione (parliamo del codice penale militare unico statunitense) non esisteva il corrispettivo dell'imputazione svolta dalla procura di Trento ex articolo 432 del codice penale, l'attentato alla sicurezza dei trasporti. Ci ponevamo quindi anche il que-

sito di come fosse compatibile un esercizio di giurisdizione alla pari relativamente ad un buco di giudizio che era rappresentato da quella imputazione. Ma di più, avevamo una preoccupazione (la richiesta di rinvio a giudizio della procura di Trento parla di limpidi pareri dei nostri docenti universitari) relativamente all'esistenza di una giurisdizione italiana nella trattazione della fattispecie.

A questo proposito mi preme sottolineare come l'aereo che ha abbattuto la funivia del Cermis provocando i venti morti non fosse un aereo della NATO, ma fosse un aereo statunitense fuori da ogni e qualsiasi attività NATO, che con un volo di esercitazione, la cui ricostruzione di autorizzazione lascia dubbiosi circa la stessa legittimità di autorizzazione, fa riferimento all'applicabilità del trattato NATO solo per la nazionalità dell'apparecchio coinvolto, ma non certo perché stesse esercitando un'attività preventivamente autorizzata dal patto NATO. Questi fatti di bullismo, che erano sicuramente a conoscenza della catena militare, tant'è vero che dopo il disastro del Cermis è stato chiesto ai piloti di consegnare le videocassette con le registrazioni (credo che questo la dica lunga sulla conoscenza del fenomeno da parte della catena di comando nazionale), non erano né rari né episodici. Addirittura si era insinuata una certa sfida tra piloti di apparecchi diversi (da caccia o da rilevamento), per dimostrare la capacità di condurre le macchine nel modo più efficace possibile. In questa sfida rientrava la capacità di oltrepassare il sistema funiviario presente in Val di Fiemme con un esercizio acrobatico.

PRESIDENTE. Lo dice lei o vi sono dei riscontri?

BEPPE PONTRELLI, *Rappresentante del Comitato 3 febbraio per la giustizia di Cavalese.* Il fatto che si siano ripetuti questi passaggi e che si sia usciti da una rotta autorizzata per un periodo così breve e nell'unico completo giro con partenza e arrivo ad Aviano, percorrendo la metà delle Alpi e oltrepassando la

Pianura Padana penso che non possa lasciare dubbi sulla ricerca dettagliata, specifica e volontaria di un ostacolo di fronte al quale misurare una certa capacità di pilotaggio. Non credo che si possa pensare a soluzioni diverse.

MARCO BOATO. Questa ipotesi è stata prospettata più volte.

BEPPE PONTRELLI, *Rappresentante del Comitato 3 febbraio per la giustizia di Cavalese*. Devo anche dire che l'unica memoria nella fase istruttoria del processo italiano è quella presentata da me, che ero difensore del superstite, insieme ad altre due memorie che riguardano solo l'aspetto procedurale di giurisdizione presentate dai colleghi che difendevano i piloti italiani. Memorie tecniche sul processo del Cermis non ce ne sono altre.

Infine, mi preme riferire alla Commissione in merito alla difesa immediatamente brandeggiata dagli statunitensi, i quali hanno affermato che il drammatico fatto era accaduto perché sulle loro cartine nautiche la funivia del Cermis non era tracciata. Credo che sia un'apprezzabile ricerca di una tesi difensiva: in quanto avvocato, ritengo che il diritto di difesa sia assolutamente sacro, ma vi è diritto di difesa e diritto di difesa, e mi pare che questa sia addirittura una scusa biasimevole, non solo perché smentita dalla prova costituita dalla consegna di plurime copie delle cartine aeronautiche nazionali, dalle quali risulta l'esistenza della funivia, ma soprattutto perché le componenti complessive del volo del Prowler del 3 febbraio non potevano non dimostrare in maniera assolutamente ineludibile che in quel percorso e a quella quota (60-65 metri dal suolo) l'aereo avrebbe incontrato ostacoli di diversa natura. Faccio riferimento all'esercizio dello sport del parapendio che nelle nostre Dolomiti è quotidiano e molto frequente. Sarebbe bastato quello per provocare una tragedia magari ancora peggiore di quella che si è verificata, perché per una legge fisica l'impatto a quella velocità contro una fune d'acciaio che non resiste agli

angoli acuti di frattura ha consentito all'apparecchio di rimanere per aria, mentre se si fosse schiantato contro uno sportivo che praticava il parapendio avrebbe potuto precipitare su uno dei luoghi abitati del fondovalle provocando un numero di vittime certamente superiore.

PRESIDENTE. Do la parola ai colleghi per il giro di domande.

PIETRO GIANNATTASIO. Ringrazio l'avvocato Pontrelli per la sua analisi. Ho trovato interessante soprattutto la parte riguardante gli Awac che controllavano il confine italo-austriaco. Egli ha ammesso di aver potuto rilevare alcuni elementi ma non con esattezza la quota. Senza dubbio, però, dalla ricostruzione che ha fatto, l'aereo stava cabrando e quindi era a quota inferiore rispetto a quella della fune.

Vorrei sapere se nella ricostruzione tecnica della quota si sia tenuto conto della velocità dell'aereo, della visibilità che aveva il pilota dalla sua cabina e dei tempi di intervento necessari per mutare la rotta e quindi per attuare la cabrata, dal momento in cui veniva riscontrata l'esistenza della fune. Lei, avvocato Pontrelli, dice che il pilota doveva conoscerla perché desume che ha cambiato rotta proprio per fare quel passaggio di abilità sotto la fune; ma, dal momento che la difesa americana è stata improntata sul fatto che sulle loro carte la fune non c'era, non è detto che la modifica della rotta non fosse dovuta, ad esempio, alla volontà di andare a vedere l'abitato di Cavalese. All'ultimo momento il pilota si è visto davanti la fune, ha tentato la cabrata, ma la velocità era tale che tra la percezione dell'ostacolo, l'intervento sulla cloche e la cabrata non ha fatto in tempo.

Desidero sapere se nella ricostruzione tecnica della quota siano stati tenuti presenti questi fattori: velocità dell'aereo, visibilità dalla carlinga, tempo di intervento tra percezione dell'ostacolo, azione della mano sulla cloche e rispondenza dei comandi dell'aereo.

MARCO BOATO. La prima questione riguarda la documentazione da acquisire. Poiché è stato più volte sottolineato il fatto che siamo di fronte ad un comitato che ha caratteristiche spontanee, è espressione della società civile e non ha veste istituzionale o finanziamenti di qualunque natura, credo che bisognerebbe consentire alla Commissione di acquisire tutto il materiale che il comitato ritenga di depositare. La Commissione può garantire la duplicazione integrale del materiale e la sua restituzione.

PRESIDENTE. Possiamo senz'altro disporre in tal senso.

MARCO BOATO. Chiedo ai nostri ospiti di lasciare alla Commissione i nominativi delle due persone da audire, poiché ci troveremo di fronte all'ipotesi, peraltro già prospettata, di verificare se in qualche caso la Commissione non debba essa stessa procedere all'audizione di testimoni a completamento di indagini svolte dall'autorità giudiziaria.

PRESIDENTE. Ovviamente rispettando determinati canali.

MARCO BOATO. Non c'è dubbio. Intanto valuteremo l'opportunità di effettuare le audizioni e la disponibilità. Abbiamo comunque gli strumenti formali per procedere alle audizioni, ma credo che non avremo bisogno di ricorrervi. Sono stati segnalati i nomi di persone che potrebbero esserci utili per completare un quadro, che allora fu ricostruito in tempi rapidissimi, ma che, a causa del venire meno della giurisdizione, non fu completato.

Da questo punto di vista anche un'audizione come quella odierna, che poteva avere più un aspetto di carattere istituzionale, interlocutorio o di attenzione e rispetto, si sta rivelando, sia per la prima parte con l'autorità amministrativa sia per la seconda, utile per il lavoro di indagine della Commissione. A questo proposito, poiché uno dei temi emersi più volte e che noi stessi come parlamentari abbiamo

sollevato, sia in aula alla Camera sia in Commissione giustizia, è quello relativo alla giurisdizione e all'articolo che non ha un corrispettivo nel codice americano, forse sarà il caso di prevedere anche l'audizione del GIP di Trento, dottor Ancona, la parte che dialetticamente si è contrapposta alla procura della Repubblica e ha sostenuto una tesi diversa, che io personalmente non condivido ma che è risultata risolutiva nel momento della decisione sull'attribuzione della giurisdizione. Anche da questo emerge l'utilità di completare le audizioni di carattere giudiziario, come inizialmente avevamo ipotizzato. Se non ricordo male la procura di Trento ci ha detto di non disporre più di parte della documentazione che è a disposizione del giudice per le indagini preliminari.

PRESIDENTE. Abbiamo già in corso una corrispondenza con il GIP.

MARCO BOATO. Infine, abbiamo svolto questa audizione in presenza dei due successivi interlocutori più che altro per ragioni di cortesia. Però credo che, poiché sono state date valutazioni, sarebbe corretto completare l'audizione dando di nuovo la parola al sindaco che è stato chiamato in causa. Ritengo che dobbiamo fare non un contraddittorio, ma un completamento dell'audizione, visto che c'è l'opportunità di farlo, anche in riferimento all'episodio del 1991 di cui si è parlato e che può essere significativo. Personalmente prescindo dalla polemica che c'è stata e che è comprensibile considerati i diversi ruoli istituzionali, ma è rilevante il fatto in sé, perché in una sede consiliare venne posto un problema che riguarda un episodio analogo a quello che, sette anni dopo, ha portato alla tragedia che tutti conosciamo. Quindi dal punto di vista del completamento delle nostre acquisizioni e anche nel rispetto di ruoli istituzionali diversi, forse sarebbe utile procedere in questo modo.

LUIGI OLIVIERI. Mi associo alle considerazioni finora espresse ed ai ringra-

ziamenti per lo spirito civico dimostrato dal Comitato. Desidero rivolgere due domande all'avvocato Pontrelli. Innanzitutto, oggi abbiamo avuto conoscenza (e per quanto riguarda la Commissione è la prima volta) della presenza di un aereo Awac. Lei è in grado di dirci se questa presenza fosse casuale oppure se rientrasse in una manovra più complessiva? Potrebbe anche trattarsi non solo del Prowler e dell'Awac, forse vi erano altri aviogetti quel giorno.

MARCO BOATO. Non si tratta di una connessione con il singolo aereo; è la copertura radar di quell'aereo.

LUIGI OLIVIERI. Esattamente. Ma la copertura radar era riferita al controllo di tutta quella zona, o aveva come riferimento specifico quel tipo di esercitazione? Probabilmente riguarda in generale la copertura aerea e quindi la copertura radar.

Formulo una seconda domanda. Ci sono stati segnalati due nominativi; dato che siete stati parte attiva nel procedimento giudiziario conclusosi con la sentenza del GIP di difetto di giurisdizione, avete evidenziato altre necessità istruttorie rispetto all'audizione delle due persone cui avete fatto riferimento?

CESARE RIZZI. Sarò brevissimo, perché ormai è stato detto tutto. Sarebbe interessante conoscere i due personaggi che sono stati citati; è strano che i magistrati non sappiano nulla di essi e non capisco come mai in questi due anni non siano stati ascoltati questi testimoni che hanno visto l'aereo passare sotto la funivia.

L'avvocato Pontrelli ha osservato che i piloti viaggiavano con carte sulle quali non era segnalata la funivia. Non solo: non dimentichiamoci che il Prowler viaggiava con carte non italiane ma americane, sulle quali non solo non era indicata la funivia, ma non compariva neanche Cavalese. Infatti il procuratore ha affermato che dopo la disgrazia circa un centinaio di carte italiane sono state

distribuite sui vari aerei, che guarda caso erano già ad Aviano. Purtroppo si tratta dunque della cosiddetta tragedia annunciata.

È già stato giustamente osservato che sarebbe opportuno far intervenire il sindaco. Infatti, questi ha affermato di non essere stato al corrente di quanto stava succedendo, mentre qualcuno accusa il sindaco dicendo che l'amministrazione aveva notizia di questi voli a bassa quota. Non giriamo attorno al solito discorso!

PRESIDENTE. Non riscaldiamo il clima, onorevole Rizzi.

CESARE RIZZI. Qui non siamo a teatro, la nostra è una Commissione d'inchiesta. Poiché abbiamo ascoltato due versioni differenti, sarebbe opportuno capire chi abbia ragione, chi dica la verità.

PRESIDENTE. Se i colleghi sono d'accordo, in chiusura darò nuovamente la parola al sindaco di Cavalese.

SANDRO SCHMID. Ringrazio il Comitato, in particolare il dottor Pichler, il quale ha fornito risposte più esaurienti rispetto alle domande che avevo formulato precedentemente. All'episodio del 1981 si aggiungono l'interrogazione del 1991 e qualche altra testimonianza, diretta o indiretta, secondo cui i cavi erano usati come esercizio, per cui le ipotesi e gli elementi di sospetto che avevamo in precedenza si stanno trasformando in elementi di certezza. Per il resto, voglio solo ricordare che anche nelle precedenti audizioni di esperti militari si è sempre affermato che per un bravo pilota la dimostrazione di professionalità era basata proprio sulla capacità di fare voli radenti o i più acrobatici possibili in quella direzione.

Siamo di fronte a due ipotesi. La prima è che il volo del Prowler del 3 febbraio sia stato effettuato in maniera cosciente alla ricerca di questo ostacolo, per compiere un atto di bravura; l'altra è che si sia trattato invece di un caso. Chiedo se le funi dell'impianto fossero

adeguatamente segnalate: si tratta di un elemento che non abbiamo mai sufficientemente approfondito.

Infine, desidero sapere quante interrogazioni siano state presentate in proposito dal 1981 in poi e quante volte i consigli comunali abbiano trattato questo argomento.

GIOVANNI MARINO. Il dottor Pichler e l'avvocato Pontrelli hanno confermato circostanze di cui in parte eravamo a conoscenza ed hanno ribadito l'estrema gravità della situazione che si era determinata. Le espressioni usate sono fortissime: si è parlato di fatti di bullismo, della ricerca di un ostacolo da parte dei piloti per misurare la propria capacità, sulla pelle dei cittadini. Questa, come io credo, è un'opinione, più che una constatazione, oppure esistono elementi concreti che possano supportare affermazioni così forti ed importanti?

Per quanto riguarda l'audizione del sindaco di Cavalese, ovviamente non c'è alcun problema; tuttavia, presidente, è inutile da parte nostra procedere ad audizioni in tempi così rapidi, strozzati dall'orario che incalza. Evidentemente possiamo risentire il sindaco di Cavalese, ma non possiamo porre un limite alla nostra attività.

MARCO BOATO. Era un *self restraint*, un'autolimitazione, non era un limite.

GIOVANNI MARINO. Sono favorevole alla massima chiarezza e all'acquisizione di tutto quanto è necessario, però nella giusta maniera e con il giusto tempo.

PIETRO MITOLO. Vorrei sapere se il Comitato sia costituito come ente morale e se sia possibile avere copia dell'atto costitutivo.

PRESIDENTE. Essendosi così esauriti gli interventi dei colleghi, do nuovamente la parola ai nostri ospiti, invitandoli alla massima sintesi.

BEPPE PONTRELLI, *Rappresentante del Comitato 3 febbraio per la giustizia di Cavalese*. Rispondo innanzitutto all'onorevole Giannattasio. Per quanto concerne il problema della quota, credo di essere stato sufficientemente chiaro. Le altre questioni da lei sollevate mi sembra appartengano tutte al quesito sulla rilevanza di rilevamenti *uno actu* del campo visivo, perché la velocità è determinata, l'abbiamo agli atti; sul tempo di reazione...

PIETRO MITOLO. Oltre mille chilometri all'ora.

BEPPE PONTRELLI, *Rappresentante del Comitato 3 febbraio per la giustizia di Cavalese*. No, meno: sui 900 chilometri all'ora. Dicevo, sul tempo di reazione psicotecnico occorrerebbe un accertamento sul campo visivo per comprendere il motivo per il quale vi è stata una cabrata ed una virata.

Una sottolineatura: sicuramente i piloti non andavano per vedere Cavalese, perché sono arrivati a Cavalese in un punto più basso, non l'avrebbero mai visto se avessero proseguito a quella quota.

PIETRO GIANNATTASIO. A che quota si trovavano nel momento in cui hanno virato, hanno abbandonato la rotta? A quel punto si vedeva Cavalese, oppure c'erano solo montagne davanti? C'è stato un desiderio di virare per andare a vedere qualcos'altro?

BEPPE PONTRELLI, *Rappresentante del Comitato 3 febbraio per la giustizia di Cavalese*. Possiamo solo dare una risposta ricostruendo per sommi capi la percorrenza del canale di rotta: da un'altezza abbastanza considerevole, perché in pratica riguardava il versante sud della catena del Lagorai, quindi quote intorno ai 2.000 metri, si è passati al valicamento delle vette di quella catena, si è scesi nel fondovalle e si è proseguito.

Quanto alla richiesta dell'onorevole Boato di acquisire la documentazione, ci mettiamo a disposizione.

Al quesito sulla presenza dell'Awac, posto dall'onorevole Olivieri, rispondo che l'abbiamo conosciuto in sede statunitense, quando il nostro delegato vi si è recato per seguire le fasi processuali che colà si tenevano; in quella circostanza ci è stato consegnato diverso materiale, tra cui i verbali di interrogatorio degli imputati, che abbiamo ovviamente utilizzato per avere le conferme, confessionarie o probatorie, in ordine agli elementi.

All'onorevole Rizzi rispondo che le cartine utilizzate potevano essere anche quelle italiane. Non abbiamo la prova che i piloti avessero utilizzato quelle statunitensi; abbiamo la prova che quelle italiane erano state consegnate, abbiamo la certezza che nei *briefing* organizzativi dei voli alcuni ufficiali statunitensi erano stati istruiti sulla cartografia dell'Aeronautica italiana e che altri, in maggior parte, non avevano seguito questi *briefing* di volo. Non sappiamo se utilizzassero o meno le cartine dell'Aeronautica italiana. A bordo del velivolo sequestrato è stata ritrovata una cartina edita dalla NIMA, la società privata che stampa le cartine statunitensi. Le funi erano sicuramente segnate sulla cartografia italiana, non su quella americana.

Gli elementi concreti sul bullismo sono esattamente questi. La CBS ha trasmesso un video (ripreso anche dai canali nazionali e dalle televisioni private italiane) girato dai piloti statunitensi già di stanza in Italia, che riprendevano voli a bassa quota sul territorio trentino delle Alpi. Durante queste videoregistrazioni, in audio veniva mandato il colloquio tra i membri dell'equipaggio, nel quale si diceva che si stavano scommettendo pinte di birra per realizzare un certo tipo di esercitazione.

Non solo, ma in un'occasione si è avuta la registrazione dell'intervento di un pilota che intendeva svegliare con il volo a bassa quota gli « addormentati montanari ».

All'onorevole Mitolo devo dire che non abbiamo nessuno statuto perché ciò avrebbe richiesto delle spese. Quindi, non abbiamo nulla, se non il lavoro di 23 persone di Cavalese che si sono impegnate

riunendosi tutti i lunedì per fare il punto della situazione fino alla fine del 1998 e l'adesione di oltre 4 mila sottoscrittori del « Manifesto dei propositi » che è il nostro documento di riferimento.

WERNER PICHLER, *Rappresentante del Comitato 3 febbraio per la giustizia di Cavalese*. Desidero dare alla Commissione i nomi delle due persone che hanno assistito a ripetuti voli sotto le funi (non al volo del 3 febbraio): si tratta di un maestro di sci dell'Alpe Cermis, Piero Delladio, e un albergatore di Cavalese, Sergio Vanzo.

PRESIDENTE. Ringrazio i rappresentanti del Comitato 3 febbraio e do di nuovo la parola al sindaco di Cavalese.

MAURO GILMOZZI, *Sindaco di Cavalese*. Vi intratterrò solo sull'episodio di cui si è parlato. Mi pare evidente, poiché la lettura della lettera è stata fatta dallo stesso Pichler, che la risposta a quell'interrogazione era assolutamente coerente con quello che vi ho detto, ossia che ciò che veniva esposto in comune riguardava voli fastidiosissimi ma assolutamente legittimi e legali, di cui tutti erano a conoscenza. Per questo la risposta era « Siamo perplessi ad intraprendere delle azioni perché queste, a livello penale e di responsabilità, non potrebbero portare a niente. Le vogliamo sostituire con un'azione politica » che è stata fatta e ha portato alle interrogazioni - mi dispiace che non siano presenti rappresentanti della provincia - che hanno avuto risposte anche nel senso dell'accertamento di responsabilità politiche a livello statale.

Desidero aggiungere che quella risposta era firmata dal vicesindaco e che il signore che ha fatto l'interrogazione a cui pare non siano state date risposte e che oggi risulta addirittura testimone oculare di voli sotto le funivie è stato mio vicesindaco dal 1994 al 1996 e non solo non mi ha mai parlato di questo ma non ha mai assunto alcuna iniziativa in proposito. Sottolineo, quindi, il rischio che persone come Pichler distorcano politicamente la

funzione di un comitato del quale credo che sarebbe bene che la Commissione verificasse, come suggeriva l'onorevole Mitolo, la portata in termini di rappresentatività istituzionale. Io sono qui come sindaco di Cavalese, ma altri non so a che titolo vengano, pur se rispetto e valuto correttamente le osservazioni che ha fatto l'avvocato Pontrelli.

MARCO BOATO. Ho chiesto io che replicasse e lei ne ha pieno diritto, però vorrei che risultasse che la Commissione, che agisce con gli stessi poteri e limiti dell'autorità giudiziaria, ha intenzionalmente chiesto di audire le autorità istituzionali e amministrative, prima ancora quelle giudiziarie e successivamente anche gli interlocutori della società civile, che non hanno lo stesso livello istituzionali, ma hanno pari legittimità di interlocuzione.

PRESIDENTE. Vi ascoltiamo come persone a conoscenza dei fatti e non dobbiamo porci problemi di ritualità.

SANDRO SCHMID. Vorrei sapere se dal 1981 alla tragedia siano state presentate altre interrogazioni e se vi siano state sessioni del consiglio comunale dedicate a questo problema.

MAURO GILMOZZI, *Sindaco di Cavalese*. Vi è stata quell'unica interrogazione con quella risposta.

PIETRO MITOLO. A proposito di quella interrogazione, l'interessato si è dichiarato soddisfatto o insoddisfatto?

MAURO GILMOZZI, *Sindaco di Cavalese*. Non lo ricordo.

PRESIDENTE. Gli appartenenti alla NATO, gli americani, sono soliti frequentare Cavalese? Hanno qui le loro residenze? È un luogo in cui i militari della NATO solitamente soggiornano?

MAURO GILMOZZI, *Sindaco di Cavalese*. No. Ho conosciuto militari della NATO solo in occasione di cerimonie ufficiali riguardanti il Cermis.

PRESIDENTE. Grazie. Dichiaro conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 15.45.

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO
STENOGRAFIA

DOTT. VINCENZO ARISTA

Licenziato per la stampa
16 marzo 2000.

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO