

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

RESOCONTO STENOGRAFICO

10.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 5 APRILE 2000

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **ERMANNIO IACOBELLIS**

INDICE

	PAG.		PAG.
Comunicazioni del presidente:		De Cesaris Walter (Misto-Rif.Com)	8
Iacobellis Ermanno, <i>Presidente</i>	3	Lucchese Francesco Paolo (Misto-CCD) ..	9, 10
Audizione del Comandante dell'aeroporto militare di Aviano, colonnello Alessan- dro Tudini:		Marino Giovanni (AN)	6
Iacobellis Ermanno, <i>Presidente</i>	3, 6, 8, 11	Ruffino Elvio (DS-U)	8, 10
		Schmid Sandro (DS-U)	8, 10
		Tudini Alessandro, <i>Comandante dell'aero- porto militare di Aviano</i>	3, 9, 10, 11

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 13,40.

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

Comunicazioni del presidente.

PRESIDENTE. Comunico che è pervenuta alla segreteria della Commissione, ed è a disposizione per la consultazione, l'ulteriore documentazione trasmessa dal presidente della provincia autonoma di Trento, dottor Dellai, relativa alla corrispondenza intercorsa tra la provincia autonoma ed il ministro della difesa in ordine alla prosecuzione di voli a bassa quota anche dopo i fatti del Cermis.

La Federazione italiana lavoratori trasporti-CGIL ha trasmesso una propria memoria sulla causa civile da essa intrapresa davanti al Tribunale civile di Trento contro il Governo degli Stati Uniti.

È anche pervenuta, da parte di un imprenditore della provincia di Trento, una segnalazione circa eventuali responsabilità della società che gestisce la funivia del Cermis nel verificarsi della tragedia.

Ricordo ancora, come ho già annunciato nella seduta del 30 marzo, che la procura generale della Repubblica di Trento ha trasmesso, in risposta ad una nostra richiesta, l'elenco delle segnalazioni e denunce di voli radenti pervenute agli uffici giudiziari del distretto negli ultimi cinque anni e la copia dei provvedimenti adottati.

Audizione del Comandante dell'aeroporto militare di Aviano, colonnello Alessandro Tudini.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione del colonnello Alessandro Tudini, comandante dell'aeroporto militare di Aviano. Ringraziandolo per la disponibilità e la tempestività con cui ha risposto al nostro invito, lo invito a prendere la parola per riferirci quello che ritiene opportuno in relazione alla tragedia del Cermis.

ALESSANDRO TUDINI, *Comandante dell'aeroporto militare di Aviano.* Onorevole presidente, onorevoli commissari, vorrei dire in premessa come l'esercizio della funzione di comando della base di Aviano — e di qualsiasi base data in uso ai comandi statunitensi — costituisca un'attività essenziale e fondamentale attraverso cui lo Stato italiano garantisce la propria piena sovranità. Il mio compito fondamentale è quello di sovrintendere ad una puntuale e corretta applicazione degli accordi bilaterali in vigore, che sanciscono i limiti ed i vincoli della presenza americana nella base di Aviano; i miei compiti riguardano particolari settori con diverse competenze: l'attività di volo in generale, i servizi del traffico aereo (per i quali il comandante italiano è il primo responsabile), il controllo della presenza numerica del personale civile e militare americano stanziato e in presenza temporanea, la difesa locale e la sicurezza delle installazioni, i rapporti con le autorità civili e

militari della zona e, naturalmente, l'applicazione di direttive particolari che vengano emanate da una superiore autorità. Ho fatto questa premessa per inquadrare nella giusta prospettiva l'attività del comando dell'aeroporto di Aviano.

Ho assunto il comando dell'aeroporto di Aviano il 26 luglio 1999, in un momento in cui l'attività di volo era regolata sulla base di una serie di restrizioni impartite dallo Stato maggiore dell'Aeronautica in conseguenza del tragico evento cui ci riferiamo. Sono state praticamente raddoppiate le altitudini minime per la conduzione del volo a bassa quota; è stata creata una *no fly zone*, cioè una zona di divieto di sorvolo sino a 13 mila piedi nei dintorni di Cavalese per un raggio di circa 30 chilometri; è stata sottolineata la necessità di avere un contatto radar positivo durante tutta la conduzione della missione, laddove è possibile per l'orografia del terreno; è stata sancita l'obbligatorietà, per la pianificazione, dell'uso di carte italiane; è stato inoltre stabilito che qualunque gruppo si rischieri sul suolo nazionale debba ricevere un *briefing* sulle regole che sovrintendono la conduzione dei voli a bassa quota in Italia da personale competente dell'Aeronautica militare italiana.

A questo si sono aggiunte le conclusioni della commissione bilaterale italo-americana, riunita a seguito dell'incidente per studiare le regole e le procedure per la conduzione dei voli a bassa quota da parte dei reparti statunitensi in Italia. La commissione, a conclusione dei suoi lavori, ha formulato sette raccomandazioni che sono state fatte proprie dallo Stato maggiore dell'Aeronautica e dallo Stato maggiore degli USA e sono diventate direttive esecutive. È utile che io le illustri perché aiuteranno sicuramente a capire con quali restrizioni si svolge adesso l'attività di volo.

La prima raccomandazione riguarda nuovi e più restrittivi vincoli e procedure per i voli di addestramento a bassa quota dei velivoli americani. Questo si traduce nella riduzione dell'attività a bassa quota

da parte dei reparti statunitensi stanziati ad Aviano - il 31° stormo - a non più del 25 per cento dell'attività settimanale autorizzata; si tratta di 10-11 sortite che, di fatto, sono molte di meno. È stato inoltre definito che i reparti rischierati sul suolo nazionale in modo occasionale non siamo autorizzati a svolgere attività di volo a bassa quota, a meno che non vi sia un'autorizzazione specifica dello Stato maggiore della difesa, che deve definirne vincoli e limiti, e solo in due circostanze: in caso di esercitazione in cui l'attività a bassa quota sia fondamentale per il raggiungimento degli obiettivi dell'esercitazione e quando questa attività addestrativa sia necessaria per potere svolgere i compiti operativi che hanno determinato il rischieramento del gruppo in Italia. Allo stato attuale tutti i gruppi rischierati in Italia in maniera occasionale non sono autorizzati a svolgere attività addestrativa sul suolo nazionale.

La seconda raccomandazione - che ritengo forse la più importante - riguarda l'individuazione da parte americana di un'unica autorità militare responsabile nei confronti dei comandi italiani della certificazione della conoscenza e del rispetto delle procedure e dei vincoli di sicurezza del volo per l'attività in Italia. È stato individuato un livello di responsabilità preciso, che per Aviano è il comandante del 31° stormo, ed è stata designata un'autorità americana che certifica al comandante italiano che le proprie unità sono qualificate per svolgere attività addestrativa e operativa sul suolo nazionale; questa responsabilità vale sia nei riguardi del proprio reparto, sia nei riguardi di qualunque reparto americano si rischieri ad Aviano in modo occasionale. Tale autorità è responsabile anche della pianificazione e della programmazione delle missioni di volo, deve cioè certificare che tutta la pianificazione e la programmazione siano fatte in accordo con tutte le direttive e le regole in vigore. Di fatto, nel programma di volo che giornalmente il comandante del 31° stormo sottopone alla mia attenzione, viene certificato che tutte

le missioni sono pianificate coerentemente con tutte le regole vigenti. L'autorità, inoltre, insieme al comandante italiano della base, coordina tutte le procedure di volo locali per verificarne l'adeguatezza dal punto di vista della sicurezza del volo. Essa ha inoltre l'obbligo di mettere a disposizione tutto il materiale che riguarda l'attività di volo sul suolo nazionale e di indottrinare i reparti americani rischierati in modo non stanziale.

La terza raccomandazione riguarda l'assegnazione di ufficiali di collegamento italiani ed americani, il cui compito è ottimizzare il flusso di informazioni e facilitare le comunicazioni tra reparto italiano e americano, assistere le unità americane nella piena comprensione di ciò che è scritto nelle direttive, assicurarsi che tutte le carte e le direttive definite pertinenti e necessarie vengano distribuite alle unità americane. Il nostro ufficiale di collegamento, quindi, verifica che tutti gli interessati abbiano le direttive necessarie, riceve le carte per l'attività di volo e le distribuisce agli americani ed è, in sostanza, l'interfaccia per tutti gli eventuali problemi che possono nascere.

Ci sono poi altre raccomandazioni, che però si pongono ad un livello superiore rispetto al comando dell'aeroporto di Aviano, come l'istituzione di un comitato congiunto italo-americano per la sicurezza del volo, l'attivazione di un sito Internet contenente le informazioni aggiornate sulla sicurezza del volo, da mettere a disposizione dei piloti prima del loro dispiegamento in Italia, il periodico riesame delle procedure di sicurezza del volo, l'inclusione delle nuove procedure nella stesura dei nuovi accordi tecnici che dovrebbero essere intrapresi.

Per quel che riguarda l'attività di volo ad Aviano, abbiamo due tipologie diverse di attività: abbiamo un reparto americano stanziale, la cui presenza è regolata da un accordo bilaterale che stabilisce i limiti e i vincoli del loro spazio; ci sono tre distaccamenti della NATO che operano nella catena NATO per l'attività nei Balcani. Mentre i primi sono autorizzati a

svolgere attività addestrativa nel suolo nazionale, gli altri non sono autorizzati a farlo; di fatto decollano da Aviano ma operano al di fuori delle acque territoriali e dello spazio aereo italiano. Si tratta quindi di tipologie estremamente diverse.

L'attività di volo si sviluppa principalmente in quattro grandi fasi (è forse un'illustrazione un po' schematica, ma è abbastanza chiarificatrice): la prima è la fase di pianificazione, in cui la missione viene studiata a tavolino; la seconda è quella della programmazione, la fase in cui la missione, una volta preparata, viene inserita in un cosiddetto programma di volo; poi la missione viene passata all'ente che ne deve curare l'approvazione; dopo di ciò, vi è la fase di esecuzione vera e propria. L'attività di controllo di tutte queste fasi compete ai vari livelli e si spalma in tutte queste fasi.

Per ciò che concerne l'attività del 31° stormo, il comando dell'aeroporto di Aviano interviene in varia misura e a vario titolo nelle prime due fasi, quella di pianificazione e quella di programmazione; in quella di pianificazione, perché noi abbiamo la responsabilità di fornire al 31° stormo tutti gli elementi necessari per fare una corretta pianificazione della missione (direttive, carte e via dicendo). Tale pianificazione viene rivista dal comandante americano, il quale certifica che tutto è stato fatto in accordo alle direttive in vigore, dopo di che il programma di volo giornaliero viene passato al comando italiano, il quale procede a delle verifiche formali. Il programma di volo deve essere formattato e scritto in un certo modo, perché deve essere letto così dagli enti superiori; noi verifichiamo la correttezza formale della programmazione e verifichiamo che contenga missioni che siano nei limiti di quanto previsto dal *technical agreement* e dalla commissione bilaterale Tricarico-Prueher, vale a dire che le percentuali di attività a bassa quota siano corrette, che il numero di missioni sia giusto, che l'arco temporale in cui si devono svolgere sia quello previsto.

Effettuate queste valutazioni, il piano viene passato all'ente superiore, rappresentato dal centro operativo del COFA, l'unico ente deputato all'approvazione di queste missioni. L'approvazione avviene inserendo questa programmazione nel contesto di una programmazione più generale delle attività di volo sul suolo nazionale ed effettuando la cosiddetta deconflittazione delle missioni. L'esito di questa valutazione da parte del COFA dà luogo ad un messaggio successivo di *authorized mission*. Il comando dell'aeroporto di Aviano e il comando del 31° stormo ricevono il messaggio in cui sono riportate tutte le missioni approvate per il giorno successivo. Quindi, l'azione del comando dell'aeroporto di Aviano in questo caso è di verificare il programma di volo giornaliero trasmesso e che le missioni effettuate siano quelle autorizzate. L'altra fase è quella di esecuzione, che compete al reparto e agli enti di controllo del traffico aereo.

Per quel che riguarda invece la parte NATO, le competenze del comando dell'aeroporto di Aviano sono molto marginali, perché questi reparti non svolgono attività di volo sul suolo nazionale, quindi non sono legati alle restrizioni cui ho accennato prima; però è nostro obbligo, visto che decollano da Aviano, fornirgli il *briefing* sulle procedure locali, nonché quello sulle regole di ingaggio delle operazioni in corso e sulle istruzioni speciali adottate per le esercitazioni in corso: questa conoscenza viene certificata dai *detachment* al CAOC, che è l'ente di controllo diretto di questi reparti, e al comandante del 31° stormo, che in questo caso ha la veste di comandante operativo del reparto che raccoglie i velivoli del 31° stormo che vengono messi a disposizione della NATO giornalmente, e i velivoli di questi *detachment* spagnoli, canadesi ed inglesi rischierati sulla base. Copia di questa certificazione viene passata anche al comando italiano ed è molto recente la decisione dello Stato maggiore dell'Aeronautica di estendere l'applicabilità dell'accordo Tricarico-Prueher anche ai reparti

NATO rischierati in Italia. Ci stiamo organizzando per applicare le restrizioni dell'accordo Tricarico-Prueher ai *detachment*, che in pratica dovranno certificare direttamente al comandante italiano la loro piena capacità di operare dall'aeroporto; il comandante del *detachment* rappresenterà l'*authority* per tutti i problemi dei *detachment* spagnoli, canadesi ed inglesi.

Credo di aver delineato un quadro generale della situazione.

PRESIDENTE. Ringrazio, anche a nome dei colleghi, il comandante Tudini per la sua relazione. Do la parola ai colleghi per eventuali domande e richieste di chiarimenti.

GIOVANNI MARINO. Colonnello Tudini, ho ascoltato con molta attenzione la sua relazione che conteneva cose molto interessanti. Lei ha assunto il comando di Aviano successivamente alla tragedia del Cermis e ci ha illustrato i provvedimenti adottati successivamente a questo gravissimo fatto in maniera precisa ed analitica, ma antecedentemente ai fatti accaduti il 3 febbraio 1998 queste prescrizioni non esistevano. A noi interessa certamente ciò che è avvenuto dopo il 3 febbraio 1998, ma l'obiettivo della Commissione è soprattutto quello di accertare i fatti accaduti prima di quella data, perché è su questo che noi siamo chiamati ad indagare. Le porrò quindi delle domande alle quali naturalmente lei potrà anche non rispondere, in quanto mi rendo conto che per i fatti antecedenti al suo comando lei può trovarsi in difficoltà; spero comunque che possa fornirci qualche chiarimento. Dovremo in un momento successivo ascoltare anche il colonnello Durigon, il quale potrà dirci qualcosa di ancora più preciso su questa vicenda.

In relazione agli elementi che abbiamo raccolto fino ad oggi, le chiedo se possa dirci quali fossero in realtà i rapporti esistenti prima del 3 febbraio 1998 tra il comandante italiano della base di Aviano e il comandante americano. Dico questo

perché dalle dichiarazioni da noi raccolte emergono dei fatti veramente allarmanti; il procuratore militare della Repubblica di Padova, dottor Maurizio Block, ha infatti affermato quanto segue (resoconto stenografico della seduta del 15 febbraio 2000): « Scopo dell'indagine era quello di accertare se egli » - il comandante di Aviano - « avesse adempiuto agli obblighi stabiliti dalle leggi nazionali e pattizie, nonché dalle tabelle ordinarie organiche del 1° agosto 1994, disciplinanti i compiti del comandante della base di Aviano ».

« In particolare, gli si faceva carico di non avere predisposto un sistema a lui facente capo a mezzo del quale il comando italiano fosse sempre posto a conoscenza di tutta l'attività statunitense nella base e potesse perciò effettuare un controllo preventivo delle attività programmate tra cui, appunto, i voli per finalità addestrative; in secondo luogo, di avere poi in concreto omesso di controllare e far controllare agli organi da lui dipendenti che non fossero effettuati voli a bassissima quota, secondo quanto stabilito da una disposizione, valevole per tutto il territorio nazionale, dello Stato maggiore dell'Aeronautica (...) ».

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

Si tratta di affermazioni molto importanti, che sono state ribadite quando si è scesi nel dettaglio per stabilire quali fossero in realtà i poteri del comandante della base di Aviano e i suoi rapporti con il comandante alleato. Si è fatta anche un'altra affermazione, a mio avviso molto grave: dopo aver parlato del memorandum del 14 maggio 1956 e dei poteri del comandante della base di Aviano, il procuratore Block ha detto che le dichiarazioni del generale Pollice sarebbero in contrasto con le affermazioni rese dal generale Mario Arpino e dal generale

Andrea Fornasiero, ed ha dichiarato: « Si registrano, altresì, le contraddizioni tra le dichiarazioni del generale Vannucchi, secondo il quale il colonnello Durigon avrebbe dovuto riscontrare l'anomalia della procedura posta in essere per l'inoltro del volo, in quanto quest'ultimo non poteva essere inserito nel piano di volo del 31° FW di Aviano, e le affermazioni di segno contrario dei generali Arpino e Fornasiero e del colonnello Posocco, secondo cui la procedura era regolare in quanto si trattava di un volo addestrativo del singolo reparto (31° FW) e da questi eventualmente originato ». Si è detto soprattutto che si trattava principalmente di un potere di controllo inesistente, in quanto prima si dice: « Queste norme » - quelle che regolavano i voli a bassa quota, l'esame dei piani di volo e così via - « che non sono sostanzialmente contraddette dalla normativa pattizia degli anni successivi, la quale anche appare essere incerta e sfumata sui limiti ed i poteri del comandante di Aviano, » - mentre secondo quanto è stato da lei riferito hanno oggi una competenza ben maggiore - « hanno indotto alla convinzione secondo cui la base di Aviano, seppure italiana, è solo per facciata comandata da un ufficiale italiano, mentre nella sostanza vi è un sistema normativo che consente al comandante statunitense, spesso anche gerarchicamente superiore rispetto a quello italiano, » - mi pare che la situazione attuale sia la stessa - « di agire in autonomia e, come è dato ricavare dai luttuosi fatti, anche in elusione delle disposizioni vigenti sul territorio stanziabile ».

La mia domanda è questa: i poteri di controllo del comandante italiano erano praticamente inesistenti? E cosa poteva fare il comandante italiano - allora, non oggi - per cercare comunque di venire a conoscenza nel dettaglio delle operazioni statunitensi al fine di evitare che si violassero le norme concernenti la sicurezza delle nostre zone?

È un punto su cui mi permetto di insistere perché riguarda proprio i rap-

porti esistenti tra le due autorità, che a mio avviso rappresentano una causa non di poco conto di quanto è accaduto il 3 febbraio 1998.

PRESIDENTE. Ringrazio il collega Marino per la dovizia di particolari, ma prego i colleghi di porre le domande in maniera più sintetica, se possibile senza troppi preamboli.

Prima di dare la parola agli altri colleghi, vorremmo chiedere gentilmente al comandante Tudini di specificare — fermo restando il fatto che in base all'accordo Tricarico-Prueher i voli dei reparti stanziali sono sottoposti all'autorizzazione del comandante della base — quale sia il regime dei reparti rischierati. Vorremmo anche sapere se le autorità italiane dispongano di uomini e mezzi sufficienti per effettuare i controlli previsti dal suddetto accordo.

WALTER DE CESARIS. Il colonnello Tudini ha parlato di due diverse presenze nella base, quella degli Stati Uniti e quella della NATO; ha anche affermato che non sono autorizzati voli di addestramento per aerei NATO. Può spiegarci da quando ciò accade e le motivazioni per cui gli aerei utilizzati per operazioni specifiche non sono autorizzati ai voli di addestramento?

Può chiarire se esista una diversa procedura autorizzativa con riferimento ai due tipi di volo, quelli degli aerei schierati in modo permanente e gli altri?

Infine, dopo l'emanazione delle direttive alle quali ha fatto riferimento, le sono state segnalate violazioni?

ELVIO RUFFINO. Mi soffermerò sul tema delle nuove procedure; chiederemo poi al comandante Durigon quali fossero le precedenti modalità di funzionamento. Peraltro, le nuove procedure descritte mi pare indichino implicitamente quello che prima non si faceva.

Vorrei capire meglio cosa potrebbe accadere se un emulo del capitano Ashby volasse sotto una funivia o si dovesse verificare un'eventualità del genere. Quali

sono le possibilità di accertamento? Quali le eventuali sanzioni? Come comandante della base di Aviano ha precisi compiti in proposito? Infine, si sono effettivamente verificate situazioni di questo genere da quando ricopre l'incarico?

SANDRO SCHMID. Ringrazio innanzitutto il colonnello Tudini per la sua chiarezza e per aver approfondito la tematica. Come ha appena detto il collega Ruffino, dalle nuove procedure emergono gli elementi dei quali abbiamo notato l'assenza o l'insufficienza nel passato, quanto meno con riferimento ai comportamenti ai vari livelli di responsabilità, se non alle procedure. Ritengo pertanto importante questa occasione di incontro come lo sarà quella in cui avremo l'opportunità di ascoltare il precedente comandante della base di Aviano.

La mia prima domanda riguarda i controlli radar. Su questo tema si è svolta una discussione piuttosto significativa nel passato; trattandosi spesso di voli a bassa quota nel fondovalle, mi chiedo fin dove arrivi il controllo attraverso i radar; soprattutto vorrei sapere se ogni volo eseguito viene controllato via radar. Presumo che ogni volo, compreso quello che provocò la sciagura, venga programmato; il controllo può avvenire seguendo il volo attraverso il radar per verificare se l'aereo esca dal percorso programmato; già in quel momento dovrebbe scattare la verifica delle responsabilità.

Un'altra domanda riguarda le sue affermazioni sul secondo punto della procedura: lei ha detto che tutte le procedure di volo sono verificabili — e ciò mi sembra implicito —, ma sono anche verificate dal comando italiano? Sarebbe anche utile sapere se le nuove procedure valgano per tutte le basi italiane oltre che per quella di Aviano.

Nel caso lei verificasse che la programmazione consegnata non fosse rispondente alle norme e alle direttive, avrebbe il potere di fermarla immediatamente e non autorizzare i voli? Dal giorno del suo incarico, da luglio in poi, ha potuto

riscontrare irregolarità rispetto a questi voli e alle procedure? In caso affermativo, ci può fare qualche esempio di intervento?

FRANCESCO PAOLO LUCCHESI. Ringrazio il colonnello Tudini per le notizie che ci ha fornito. Ha ricordato che ha assunto il comando il 26 luglio 1999 e già da quel momento erano state attuate alcune restrizioni da parte del comando generale dell'Aeronautica, in particolare per quanto riguarda le altitudini, che sono state raddoppiate in modo che i voli avvenissero ad una quota più alta. Ritene che tale modifica sia dannosa o pregiudizievole ai fini dell'addestramento? C'è stato infatti detto che i voli di addestramento devono avvenire alla quota più bassa possibile; non sono competente in materia e posso ritenere che una tale decisione non arrechi alcun danno, ma qual è la sua incidenza sulla professionalità dei piloti?

Il colonnello ha citato la conclusione dei lavori della commissione bilaterale italo-americana con le sette raccomandazioni e le direttive esecutive; in particolare ha detto che i voli di addestramento a bassa quota sono stati ridotti al 25 per cento dell'impegno settimanale complessivo. Anche in questo caso non ritiene che la riduzione dei voli settimanali possa nuocere all'addestramento? La procedura attualmente prevista è più o meno corretta della precedente? Anche nella famosa circolare del ministro della difesa, infatti, si faceva riferimento all'impossibilità di intervenire sulla situazione poiché l'addestramento imponeva una serie di limiti di altitudine e un determinato numero di voli.

Si è poi parlato di una sorta di soggezione o subordinazione del nostro comandante nei confronti del comandante americano (anche in considerazione della differenza di grado: lei e il suo predecessore siete colonnelli, il comandante americano è generale): conferma questa impressione o riesce ad esercitare la sua attività ed autorità in piena autonomia?

ALESSANDRO TUDINI, *Comandante dell'aeroporto militare di Aviano*. Chiedo innanzitutto scusa all'onorevole Marino se non risponderò alle sue domande ma, data la gravità dell'incidente, ritengo che ad esse debbano rispondere quanti hanno la piena conoscenza dei fatti e delle implicazioni. Io so qualcosa per averla letta, ma non sono in grado di esprimere altro che opinioni.

Quanto alla richiesta di chiarimenti sulla presenza dei velivoli NATO nella base di Aviano, essi sono rischierati per esigenze collegate alla crisi balcanica, sono autorizzati a tale rischieramento e rispondono ad una catena NATO, nella quale vi sono anche rappresentanti nazionali. È la catena NATO che risponde alla nazione in caso di attività non conforme a quella prevista. Non svolgendo attività addestrativa sul suolo nazionale, il comando dell'aeroporto ha un interessamento limitato all'attività che gli aerei svolgono da e per l'aeroporto; ci assicuriamo pertanto che siano a conoscenza delle procedure di avvicinamento, dei limiti e di tutto quello che riguarda l'attività dell'aeroporto, visto che risponderebbero a me in caso di violazioni in questo settore. Violazioni di altro genere fanno invece capo al *Combined Operation Center* (COC) della NATO che a sua volta deve risponderne alla nazione.

L'attività di questi velivoli si sviluppa con l'emanazione, da parte del COC di Vicenza, del cosiddetto *Air task order*, che contiene le missioni dei velivoli, gli orari sul *target*, i limiti, i vincoli, le regole di ingaggio. Da parte del comandante del 31° stormo riceviamo, oltre al programma di volo giornaliero che riguarda l'attività addestrativa, un *daily flight schedule*, che comprende le missioni che dovranno volare per *task*. Non facciamo altro che verificare i *task* - comunichiamo giornalmente con il nostro uomo all'interno del COC - con i dati di cui disponiamo, tenendo conto di tutti i decolli, gli atterraggi e i nominativi di missione.

Circa eventuali segnalazioni di violazioni, devo dire onestamente che dal

momento del mio arrivo ad Aviano ho trovato nella base una grossa collaborazione da parte statunitense. Ho rilevato grande professionalità da parte loro e nessuna infrazione o azione di non ottemperanza a ciò che era stato concordato.

È stato chiesto come potremmo accorgerci di eventuali violazioni. È evidente che il pilota è il primo responsabile di ciò che pianifica; il comandante americano, poi, rispetto al passato, è ulteriormente responsabilizzato rispetto a quello che fa il suo pilota. Se il pilota compie qualcosa nella sua autonomia, ciò rappresenta un fatto gravissimo che implica da parte del comandante italiano la valutazione, che va fatta al momento, sull'opportunità di stoppare l'attività di volo fino a che avvenga un chiarimento o sulla necessità di affrontare la situazione ad un più alto livello. Si tratta di un'azione di comando esercitata concordemente con le più alte autorità.

Per quel che riguarda i controlli radar, tecnicamente non si riescono ad effettuare su tutto il territorio nazionale, infatti per sua costituzione il radar non può controllare tutte le posizioni del velivolo, soprattutto quando vola tra le montagne. In ogni caso i livelli minimi di quota sono stati alzati e sotto questo profilo il problema si è ridotto. È chiaro che, a monte del problema del controllo radar positivo durante tutta la missione (che comunque è richiesto nella massima estensione possibile), ci sono una serie di procedure a corollario che garantiscono che ciò che viene pianificato sia fatto. Il controllo radar va dunque visto nell'ambito di tutte le procedure.

Le nuove procedure hanno introdotto elementi di forte miglioramento, individuando responsabilità precise anche per quanto riguarda il comandante americano, per cui le modalità di svolgimento dell'attività sono state riviste in senso migliorativo, ma non è che prima non ci fosse nulla.

Per quanto riguarda il rapporto con il comandante americano, è stata sancita la

piena pariteticità tra il mio ruolo ed il suo; mediamente il comandante di un *wing* americano è un generale ad una stella, ma non vi sono assolutamente problemi di subordinazione o di soggezione, in quanto siamo entrambi rappresentanti delle rispettive autorità nazionali.

Quanto alla penalizzazione dei voli a bassa quota, alzare i livelli minimi di altitudine rappresenta un giusto compromesso tra le esigenze addestrative e la realtà del territorio nazionale; è chiaro che in questo modo una penalizzazione c'è, ma è anche vero che le forze armate, non solo quelle italiane, si stanno organizzando per svolgere questo tipo di attività in aree definite, nelle quali la presenza della popolazione sia scarsa.

ELVIO RUFFINO. Vorrei sapere cosa succederebbe se fosse nuovamente presentata un'interrogazione parlamentare nella quale si afferma che a una determinata ora in un determinato posto è stato effettuato un volo a bassa quota. Come si effettuano questi controlli? Come vengono verificati?

ALESSANDRO TUDINI, *Comandante dell'aeroporto militare di Aviano*. È stata emanata una direttiva dallo Stato maggiore dell'Aeronautica in base alla quale tutte le segnalazioni vengono raccolte dall'ente a cui vengono rivolte. Se, per esempio, ad Aviano arrivasse la segnalazione che c'è stato un sorvolo a bassa quota da parte di un velivolo non identificato, verrebbe predisposto un modulo da inoltrare ad una serie di indirizzi; l'ente chiamato a effettuare la verifica con gli enti del controllo del traffico è il centro operativo del COFA, che ha il controllo di tutta l'attività svolta.

FRANCESCO PAOLO LUCCHESI. Indipendentemente dalle segnalazioni, lei è in grado di sapere cosa succede volo per volo?

SANDRO SCHMID. Vorrei capire se i voli siano soltanto verificabili o se siano effettivamente verificati volo per volo.

ALESSANDRO TUDINI, *Comandante dell'aeroporto militare di Aviano*. Il controllo ad ampio raggio dell'andamento della missione è tecnicamente impossibile che venga effettuato dal comando dell'aeroporto di Aviano, è un'attività che ricade nell'ambito delle competenze del COFA e degli enti preposti al controllo del traffico e della difesa aerea; il comando di Aviano interviene qualora venga a conoscenza di violazioni, in questo caso si intavola un confronto ed il comando americano va a fondo della questione.

PRESIDENTE. La ringrazio ancora per la sua disponibilità e per la sua relazione

puntuale ed esaustiva. Colgo l'occasione per preannunciarle che, non appena sarà possibile, la Commissione effettuerà una visita alla base di Aviano.

Dichiaro conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 14,45.

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO
STENOGRAFIA

DOTT. VINCENZO ARISTA

*Licenziato per la stampa
il 12 aprile 2000.*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO