

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

RESOCONTO STENOGRAFICO

11.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 10 MAGGIO 2000

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **ERMANNIO IACOBELLIS**

INDICE

	PAG.		PAG.
Sulla pubblicità dei lavori:		De Cesaris Walter (Misto-RC)	12, 13, 15, 16
Iacobellis Ermanno, <i>Presidente</i>	3	Fontan Rolando (LNP)	13
Audizione del generale Arnaldo Vannucchi:		Lucchese Francesco Paolo (Misto-CCD) ..	5, 9 14, 15
Iacobellis Ermanno, <i>Presidente</i>	3, 4, 7, 11 12, 13, 15, 16	Marino Giovanni (AN)	4, 8, 13
Boato Marco (Misto-Verdi-U)	6, 8, 10 11, 12, 13, 14, 16	Olivieri Luigi (DS-U)	5, 9
		Rizzi Cesare (LNP)	6, 12, 14, 15, 16
		Saonara Giovanni (PD-U)	4
		Vannucchi Arnaldo, <i>Generale dell'aeronau- tica militare</i>	3, 6, 7, 8, 9, 10 11, 12, 13, 14, 15, 16

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 20.10.

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

Sulla pubblicità dei lavori.

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

(Così rimane stabilito).

**Audizione del generale
Arnaldo Vannucchi.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione del generale Arnaldo Vannucchi, al quale do subito la parola ringraziandolo per avere accettato il nostro invito.

ARNALDO VANNUCCHI, *Generale dell'aeronautica militare*. Signor presidente, onorevoli commissari, avendo letto il materiale, gentilmente inviandomi dagli uffici della Commissione, ritengo opportuno fare una dichiarazione iniziale, anzitutto per richiamare alla memoria il fatto di avere assunto la carica di comandante della V ATAF nell'ottobre del 1996; ed in tal veste ero responsabile, nei confronti del comandante delle forze aeree alleate del Sud Europa, dello svolgimento delle operazioni aeree in Bosnia, svolgimento effettuato tramite il CAOC, Centro delle operazioni aeree combinate.

Il CAOC, infatti, pianificava e ordinava, ai reparti aerei assegnati alla NATO, le

missioni operative sulla Bosnia e le missioni addestrative (tipo CAT) (FLAG e LAO - *Local area orientation*) propedeutiche all'impiego nel cielo della ex Jugoslavia.

Tutte le missioni suddette venivano comprese in un ordine di missione (ATO) emesso giorno per giorno dal CAOC.

Nell'ATO venivano comprese anche le missioni a bassissima quota che i reparti assegnati alla NATO e rischierati in Italia richiedevano per mantenere i piloti addestrati a tal tipo di volo, che doveva, ovviamente, essere condotto in accordo sia alle regole nazionali per i voli a bassissima quota, sia alle restrizioni imposte dallo Stato maggiore dell'Aeronautica per quanto attiene al numero dei voli da effettuarsi settimanalmente per ogni velivolo rischierato.

Con questo, signor presidente, onorevoli Commissari, per quanto a mia conoscenza e sulla base dell'esperienza maturata durante il mio periodo di comando antecedente all'aprile 1997, intendo confermare quanto da me espresso in sede di deposizione presso la procura della Repubblica di Trento, poco dopo il tragico evento del Cermis, allorquando ebbi a sostenere che qual si voglia attività di volo, riguardante gli assetti aerei rischierati nelle basi italiane per l'operazione aerea a supporto della SFOR, doveva essere autorizzata dal CAOC.

In virtù di quanto da me appena esplicitato, e cioè che il CAOC della V ATAF costituiva il punto focale, di riferimento per l'attività volativa dei reparti che le varie nazioni avevano deciso di assegnare alla NATO, il contenuto del messaggio del 21 aprile 1997 non poteva che riguardare la V ATAF e solo la V

ATAF, in quanto unica depositaria della possibilità di rilascio delle autorizzazioni all'effettuazione dell'attività di volo, comprese quelle a bassissima quota.

Per questo, all'arrivo del messaggio, diedi subito disposizioni verbali per l'immediata ottemperanza a quanto disposto dallo Stato maggiore dell'Aeronautica.

PRESIDENTE. Dopo la breve, ma abbastanza puntuale relazione del generale Vannucchi, do la parola ai colleghi che intendono porre domande o richieste di chiarimenti.

GIOVANNI MARINO. Generale Vannucchi, credo che sui voli a bassa quota sia necessario qualche ulteriore chiarimento, anche perché, dalle istruttorie effettuate e dalle audizioni che abbiamo svolto, sono emersi alcuni aspetti inquietanti: non si rispettavano adeguatamente le prescrizioni delle autorità militari; in precedenza vi erano state situazioni di pericolo che furono segnalate a chi di competenza affinché fossero sollecitati gli opportuni provvedimenti. Ritengo che se questi segnali fossero stati raccolti, forse la tragedia del Cermis si sarebbe potuta evitare.

In relazione alle segnalazioni suddette, delle quali credo che anche lei sarà stato a conoscenza - comunque lo preciserà -, vorrei sapere se siano stati adottati determinati provvedimenti e, in caso affermativo, quali; nel caso in cui non siano stati adottati provvedimenti, vorrei sapere perché ciò non si sia verificato. Come si svolgevano, in realtà, questi voli a bassa quota? Poc'anzi lei ha detto che l'autorizzazione veniva data dalla V ATAF, per cui le chiedo: che tipo di collaborazione e di intesa c'erano tra le autorità italiane e quelle alleate? Fu mai a conoscenza del fatto che nella navigazione i piloti americani addirittura non utilizzavano le nostre carte, dove è segnalata la funivia del Cermis e il paese di Cavalese? Perché tutto questo accadeva e perché non si poneva rimedio a una situazione certamente anomala? Ci è stato spiegato che un pilota per essere bravo deve essere

particolarmente esperto nei voli a bassa quota. Da qui la necessità di un addestramento continuo. Però i voli a bassa quota si fanno secondo certe regole che non mettano in pericolo l'incolumità delle persone o delle popolazioni. E per questo ci sono delle prescrizioni. Nel caso particolare che ci interessa, la tragedia del Cermis, è chiaro come queste regole non siano state rispettate, altrimenti la tragedia non si sarebbe verificata. Dunque, perché non sono state rispettate?

Vi è stata un'azione autonoma del pilota o dei piloti in questo particolare volo addestrativo? Subito dopo la tragedia, le nostre autorità, quindi lei, che in primo piano era comandante della V ATAF, quale attività in concreto hanno svolto? Che cosa è stato fatto? Perché non vi sono stati, almeno in base a ciò che noi sappiamo, risultati apprezzabili?

In relazione alle segnalazioni che vi erano state, lei o chi per lei, avete provveduto o meno ad indirizzare qualche segnalazione alle nostre autorità competenti, cioè allo Stato maggiore e al Ministero della difesa? In caso affermativo, che risposta avete ricevuto da parte delle autorità governative o delle superiori autorità militari?

Ritengo che su queste domande, generale Vannucchi, lei potrà dare qualche particolare spiegazione.

GIOVANNI SAONARA. Vorrei un chiarimento dal nostro ospite, in quanto questa sera ha usato un avverbio, « ovviamente », che, alla luce di quanto poi è accaduto, appare non del tutto comprensibile. Se non capisco male, infatti, « ovviamente » significa dare per inteso ciò che era ovvio all'interno di regole condivise e conosciute, con strumenti condivisi e conosciuti mai messi in discussione tra i diversi attori e responsabili delle operazioni. Desidererei, per nostra chiarezza, scavare su questo avverbio, che secondo me è abbastanza significativo. Lei, generale Vannucchi, ha detto « ovviamente », ma io credo che qualcuno non considerasse ovvia l'intesa sugli strumenti, sulle regole, sugli accordi.

Per il secondo aspetto che desidero approfondire con lei, generale Vannucchi, mi rifaccio a quanto detto il 30 marzo scorso dal generale Fornasiero. Le leggo il testo del resoconto stenografico: « Nel contesto delle operazioni NATO in Bosnia, l'impiego delle forze aeree della NATO veniva effettuato dal comando della V ATAF di Vicenza per il tramite *combined air operation center* che ho prima citato. Al comando di Vicenza era devoluto quindi il compito di ordinare giornalmente l'attività di volo dei reparti interessati, che poteva riguardare sia operazioni reali nell'area di operazioni, che specifiche missioni addestrative propedeutiche alle operazioni reali in Bosnia ». Poi aggiunge quanto segue: « Nel corso del volo la missione è in contatto radio con l'ente del controllo responsabile per l'area, mentre, per quanto riguarda il controllo radar, dopo la prima fase di riconoscimento della traccia associata alla missione come traccia amica, il velivolo generalmente prosegue la missione senza mantenere con l'operatore radar un continuo positivo controllo ». Qualche riga più tardi continua: « Del resto, durante il volo, non è possibile effettuare ulteriori forme di controllo in tempo reale ».

Desideravo sapere, per nostra conoscenza, se durante il periodo precedente la tragedia del Cermis vi fosse stata una riflessione sistemica sulla questione del controllo continuo sulle missioni propedeutiche ad eventuali missioni in area operativa e se tale riflessione in qualche modo avesse prodotto qualche esito.

FRANCESCO PAOLO LUCCHESI. Da quanto mi è sembrato di capire, per effettuare i voli a bassa quota che avvenivano settimanalmente bisognava chiedere l'autorizzazione alla V ATAF. Credo si trattasse di un'autorizzazione di massima, generale, perché poi tutti i voli avvenivano a bassa quota; vorrei capire se, in linea di massima, volta per volta veniva controllato quando dovevano avvenire settimanalmente questi voli.

Vorrei inoltre sapere, visto che vi erano state alcune segnalazioni da parte dei

cittadini su questo tipo di voli, che notoriamente presentano qualche rischio rispetto a quelli normali, se sia stato effettuato da parte della V ATAF un controllo successivo, che, considerata tale pericolosità, a mio avviso sarebbe stato necessario.

LUIGI OLIVIERI. Desidero ringraziare il generale Vannucchi perché senza troppi « fronzoli » ha detto di riportarsi integralmente all'ampia ed esaustiva deposizione fatta dinanzi al procuratore e al sostituto procuratore della Repubblica di Trento, che noi abbiamo agli atti (circa una quarantina di pagine) nella quale in buona sostanza egli sostiene che - questo è il cuore del problema per quanto riguarda l'accertamento della verità e delle eventuali responsabilità - che il messaggio SMA del 21 aprile 1997 aveva contenuto precettivo, era un ordine. Vediamo che questo orientamento non è condiviso non tanto da tutti i suoi colleghi sentiti sullo stesso argomento da altre varie procure, quanto dal procuratore della Repubblica di Bari, il quale ha chiesto l'archiviazione della parte del procedimento che riguardava Martina Franca, quindi la procura della Repubblica militare di Bari, proprio perché a suo avviso quel messaggio SMA, che abbiamo avuto la possibilità di leggere ma che non siamo in grado di interpretare non essendo esperti del settore, non aveva un contenuto precettivo, ma era solo un messaggio che doveva poi essere trasfuso come elemento precettivo in un ulteriore ordine specifico.

Diversamente, lei, generale Vannucchi, con molta chiarezza e spiegando anche le motivazioni, sostiene che si trattava di un messaggio precettivo e che quindi quel volo per attività addestrative a bassa quota doveva essere unicamente autorizzato dalla V ATAF.

A questo punto, vorrei porle alcune domande. Lei ha già detto di confermare *in toto* quello che ha sostenuto, ma allora si sarà posto la domanda sul motivo per cui i suoi colleghi sostengano il contrario e una procura della Repubblica militare

sia addivenuta ad un orientamento diverso.

La precettività di questo messaggio SMA del 21 aprile 1997 le deriva da un disciplinare, dal contenuto dello stesso, da precedenti analoghi oppure da un colloquio avuto con chi ha partecipato alla riunione in cui si è deciso di elaborare tale messaggio?

Ancora: perché è stato deciso quel messaggio? Ci sarà stato un motivo per il quale il 21 aprile si è stabilito di ritrovarsi e addivenire a quel tipo di comunicazione precettiva o non precettiva; probabilmente - interpreto - vi era una connessione con le lamentele che venivano continuamente riportate quantomeno per l'inquinamento ambientale derivante dai voli a bassa quota.

Queste sono le domande che intendevo porle, ringraziandola per la sua presenza.

CESARE RIZZI. Signor generale, sarò un po' ripetitivo, perché poi le domande sono sempre le stesse.

Secondo quanto ha detto, essendo il comandante della V ATAF, era lei che autorizzava i voli a bassa quota.

ARNALDO VANNUCCHI, *Generale dell'aeronautica militare*. Non io, la mia organizzazione.

CESARE RIZZI. A sua volta, da chi riceveva l'ordine di autorizzare i voli a bassa quota, se sapevate che i piloti più volte passavano in quella famosa valle spostandosi di circa 2 miglia ad ovest? Lo stesso parroco del paese afferma di averli visti più volte passare al di sotto del campanile e lì si fa presto a prendere le misure.

È poi interessante capire perché le famose carte di volo utilizzate non fossero italiane ma americane, sulle quali non figurava nemmeno il Cermis. Mi chiedo se voi non avreste dovuto interessarvi al tipo di carte impiegate, visto che si trattava di voli, al di sotto dei 100 piedi, notoriamente pericolosi.

MARCO BOATO. Domando scusa al generale Vannucchi per essere entrato nel

momento in cui aveva già completato la sua breve relazione; tuttavia, per la sua cortesia e quella degli uffici, ho potuto leggerla.

Nell'audizione dei magistrati della procura della Repubblica di Trento, il dottor Granero e il dottor Giardina, svolta dalla nostra Commissione il 9 febbraio scorso, nella specifica parte riguardante il dottor Giardina è ricostruita questa vicenda della competenza della V ATAF.

Vorrei chiedere al presidente la cortesia di leggerne alcune righe, in modo che il generale possa dire se a lui sembrano corrispondenti alla verità (almeno quella che lui conosce).

« In questo contesto di negligenza generale, non è stato poi così difficile individuare le singole responsabilità della gerarchia militare americana. Innanzitutto, si è ritenuto di individuare una grave responsabilità a carico del comandante dello squadrone che, come ho detto, era composto da non molte persone. Il comandante era un pilota quindi lui stesso, in prima persona, avrebbe dovuto avere l'obbligo prima di informare i propri piloti delle norme da osservare, poi lui stesso, come pilota, avrebbe dovuto conoscerle e osservarle. Questo squadrone si è posizionato in Italia il 26 agosto 1997 ed ha effettuato 69 voli addestrativi, di cui 11 condotti a bassa quota (tutti illegittimi secondo la nostra prospettazione). » Attiro la sua attenzione anche su questa parentesi. « Ci si è chiesti poi come sia stato possibile che quel determinato volo fosse stato autorizzato, considerato che esiste un sistema abbastanza complesso di autorizzazione. In questo caso è stato accertato che la richiesta di quel volo fu inoltrata - riteniamo consapevolmente, se non dolosamente - in un piano di volo giornaliero che conteneva tutti i voli del 31° stormo, quello dell'aeronautica militare americana di stanza ad Aviano, i cui voli vengono sottoposti alla procedura di approvazione tramite il Coacom di Martina Franca. Viceversa, i voli delle forze rischierate per l'operazione Bosnia avrebbero dovuto subire un'altra procedura ed essere trasmessi ed autorizzati dalla V

ATAF di Vicenza. E poiché la V ATAF era l'organo che aveva emanato il divieto dei voli a bassissima quota per i velivoli impegnati nell'operazione Bosnia, appare abbastanza facile ipotizzare che un'autorizzazione di questo tipo se fosse stata inoltrata presso la V ATAF non sarebbe mai stata concessa. I meccanismi li abbiamo accertati in maniera assoluta (è stato sentito l'allora comandante della V ATAF, il generale Vannucchi). ». « Il piano di volo contenente i voli del 31° stormo è stato inviato per l'approvazione, tramite l'ufficio della base italiana di Aviano, al centro Coacom di Martina Franca, mentre invece sarebbe dovuto passare attraverso l'autorizzazione della V ATAF di Vicenza ». Potrei continuare, ma mi fermo qui perché mi sembra che questo sia l'essenziale.

Le chiedo quindi, per quella che è la sua competenza professionale e la sua esperienza di alto ufficiale dell'aviazione, nonché per l'altissimo incarico che lei ha ricoperto in quella fase - che è a scavalco della disposizione dello Stato maggiore dell'aeronautica ed anche della data di rischieramento ad Aviano di questo reparto dei *marines* - se a suo parere questi 11 voli condotti a bassa quota nell'ambito dei 69 voli addestrativi fossero da considerarsi illegittimi sotto il profilo delle regole vigenti in quel momento. Vorrei sapere come a suo parere sia stato possibile - se, come lei dice e come non abbiamo motivo di dubitare, l'eventuale richiesta di autorizzazione avrebbe dovuto essere rivolta a lei per essere, mi pare di capire, automaticamente respinta - che l'ente cui rivolgersi per l'autorizzazione sia stato « manomesso », o sia cambiato in modo non corretto (evidentemente la procedura si ripeteva sistematicamente).

Come il presidente le avrà detto, siamo stati recentemente ad Aviano, dove abbiamo conosciuto l'attuale personale italiano ed americano della base. Vi è questa realtà stanziale del 31° stormo e poi questi reparti rischierati per eventuali evenienze; in particolare il reparto dei *marines* all'epoca era rischierato per le

operazioni in Bosnia, per le quali non sarebbe stato consentito quel tipo di autorizzazione.

Vorrei sapere se dal suo punto di vista sia corretto quanto il dottor Giardina ci ha riferito anche perché risulti nei nostri resoconti questa connessione. Le chiedo, inoltre, di ricostruire questo tipo di meccanismo, cioè quello che ha poi consentito che si verificassero i fatti in questione. Ovviamente, ciò che si è verificato è avvenuto in totale violazione delle regole (rotta sbagliata, velocità sbagliata, altezza sbagliata). Ma anche nell'ipotesi che non ci fossero state queste totali violazioni, che poi hanno portato alla strage del Cermis, comunque si sarebbe trattato, se ho capito bene, di un volo addestrativo che non avrebbe dovuto verificarsi.

La questione si capisce, come sottolineava il collega Olivieri, da questa sua icastica comunicazione, ma credo che le nostre domande le diano, in qualche modo, la possibilità di approfondire meglio l'argomento, tenendo conto, generale Vannucchi, che non riguarda solo noi, qui presenti in questo momento (peraltro non siamo molti, anche a causa dei lavori parlamentari), perché risulterà nello stenografico della seduta e costituirà materiale per la relazione conclusiva della nostra inchiesta.

PRESIDENTE. Vorrei aggiungere una mia richiesta di chiarimenti alla domanda del collega Boato. Lei ha detto, generale Vannucchi, che la richiesta di autorizzazione non sarebbe stata concessa. Ci può dire se vi sono precedenti in cui le autorizzazioni non sono state concesse? E perché non sono state concesse? Se può risponderci in proposito ci illuminerà un po', per così dire, sulla tenuta di questo procedimento autorizzativo, sul suo livello formale o sostanziale.

ARNALDO VANNUCCHI, Generale dell'aeronautica militare. Signor presidente, onorevoli Commissari, mi è d'obbligo, innanzitutto, una precisazione: il comandante della V ATAF è un comandante operativo, quindi opera in operazioni o in

esercitazioni con gli assetti che la nazione - in questo caso l'Aeronautica - gli assegna. Con questo cosa voglio dire? Che gli assetti che vengono assegnati in quel momento alla V ATAF o alla NATO arrivano sotto il controllo operativo - perché il comando rimane sempre alla nazione - del comandante operativo, il quale è fuori - direi - da ogni « diatriba » riguardante tutte le regole...

MARCO BOATO. Riguardante l'aspetto decisionale.

ARNALDO VANNUCCHI, *Generale dell'aeronautica militare*. No, non l'aspetto decisionale.

GIOVANNI MARINO. Riguardante l'aspetto operativo concreto.

ARNALDO VANNUCCHI, *Generale dell'aeronautica militare*. No, cerco di spiegarmi meglio. I velivoli che vengono assegnati sanno che devono volare con quelle regole; sanno già, quando arrivano sotto il controllo operativo della V ATAF, che le regole per il volo a bassa quota sono quelle; sanno determinate cose su cui ho solo un'attività di sensibilizzazione, se ne vengo a conoscenza, verso lo Stato maggiore dell'Aeronautica. Su questo aspetto credo che il generale Fornasiero si sia dilungato molto nella sua audizione.

L'onorevole Marino ha chiesto se siano stati adottati provvedimenti. Io, che ero comandante della V ATAF, ma che ovviamente ero anche un generale italiano (ricorderete che in quell'epoca moltissima stampa parlava del rumore che alcune località dovevano sopportare), cosciente di questa campagna di stampa, ogni mattina che vi era il *briefing* con i rappresentanti delle dodici nazioni, potevo solo ricordare loro che in Italia le regole del volo erano quelle e che, quindi, tutti dovevano attenersi alle regole nazionali. Più di questo non potevo fare, e lo facevo anche perché leggevo che tutte le interrogazioni andavano allo Stato maggiore dell'Aeronautica. Quindi mi sentivo in parte coinvolto nel

cercare di diminuire tutte queste lamentele, almeno per i reparti che erano sotto il mio controllo operativo.

Per quanto riguarda l'utilizzazione delle carte, si tratta di una questione su cui non sono mai entrato e sulla quale non sono mai stato coinvolto. Sapevo che i piloti dovevano volare con le regole che la nazione aveva stabilito; la mia opera di sensibilizzazione era far sì che le rispettassero. Più di questo non potevo fare.

Circa l'attività svolta per ovviare gli inconvenienti, mi sembra che il generale Fornasiero si sia dilungato molto su questo aspetto, in particolare per quanto riguarda le segnalazioni di sorvoli e per tutto ciò che è stato messo in atto per il controllo delle missioni a bassa quota. Su questo non avrei altro da aggiungere.

Non so se sono stato esaustivo, ma vorrei che si tenesse a mente che io ricevo velivoli e li impiego. Direi quasi, se mi è concessa questa espressione, che non mi interessa niente dell'altro, se non dell'impiego operativo dei velivoli. Per la Bosnia, per esempio: controllare i velivoli che a me sono stati assegnati. Questo è un concetto basilare. Quando ho lasciato il comando della V ATAF, quindi solo comando operativo, gestivo i velivoli che mi venivano assegnati; dopo il 1° marzo, quando sono diventato comandante della squadra aerea, ero coinvolto in pieno in tutte queste attività, perché tutti gli stormi dipendevano da me. Quindi, in quel momento ero pienamente coinvolto in questa problematica, ma non da comandante della V ATAF, se non - ripeto ancora - come opera di sensibilizzazione verso i rappresentanti delle dodici nazioni, ai quali continuavo a raccomandarmi a proposito dei voli a bassa quota e di come dovevano essere le quote.

All'onorevole Saonara devo dire che forse sono stato un po' presuntuoso a usare l'avverbio « ovviamente », che tra l'altro non ho messo nella mia relazione scritta e che, quindi, mi è venuto spontaneamente. È chiaro, infatti, che chi viene in Italia ed è sottoposto a regole di

volo debba « ovviamente » sottostarvi, anche se poi ciò non si è rivelato tanto ovvio.

A proposito di quanto detto dal generale Fornasiero - mi riferisco al brano dello stenografico prima letto dall'onorevole Saonara - credo che si debbano distinguere due aspetti, perché una cosa è parlare delle missioni in Bosnia, altra cosa è parlare delle missioni a bassa quota. Per quanto riguarda le missioni sulla Bosnia, infatti, nel CAOC vi sono tre schermi, che vengono continuamente aggiornati, sui quali vengono proiettate, secondo per secondo, le posizioni dei velivoli. Ma questa proiezione o rappresentazione è molto facilitata dal fatto, in primo luogo, che, sia nell'andata verso il territorio della ex Jugoslavia, sia sul cielo della ex Jugoslavia, sia sul ritorno, avviene ad alta quota o comunque a media quota. In più vi è un Awacs che li tiene continuamente sotto controllo e che rimanda le informazioni al CAOC, da dove si vede che i velivoli decollano da Martina Franca, vanno verso il Gargano a rifornirsi, entrano in zona di operazioni, riescono. Tutto questo si può vedere secondo per secondo (c'è una traccia dove vi sono la quota, la velocità, eccetera). Diverso è il discorso, come mi sembra abbia spiegato il generale Fornasiero, per quanto riguarda i voli a bassa quota. L'Italia ha l'orografia che ha: è difficilissimo che i radar di cui dispone l'Aeronautica militare possano seguire gli aerei in tutti i tratti. Allo stato dell'arte dell'Aeronautica militare, direi che non è possibile seguirli minuto per minuto. Anche se un aereo volasse sulla Pianura Padana a mille piedi, i radar hanno ritorni strani e meccanismi per cui è impossibile seguirlo. Il controllo, quindi, è certamente molto aleatorio.

All'onorevole Lucchese devo dire, sempre parlando dei voli a bassa quota, che l'autorizzazione è giorno per giorno (ovviamente antecedente all'aprile 1997). Se Martina Franca aveva quattro velivoli, poteva fare 4,8 missioni alla settimana, però la richiesta la nazione la inoltrava al CAOC, che giorno per giorno dava l'autorizzazione. Infatti, se un lunedì o un

martedì in cui avanzavano la richiesta vi era brutto tempo, mercoledì, giovedì e venerdì volavano per le 4,8 missioni che gli competevano. Ma l'autorizzazione era giorno per giorno, non c'era un *bonus* - per così dire - settimanale. Veniva avanzata la richiesta, che, se autorizzata, veniva messa nel piano di volo del giorno dopo o di due giorni dopo.

Le ripeto ciò che io facevo per quanto riguarda la sensibilizzazione, verso le nazioni che ospitavamo in Italia, circa la necessità di osservare scrupolosamente ciò che il nostro paese aveva deciso che loro dovessero fare. Specialmente a Martina Franca vi è stato un periodo in cui non facevo altro che raccomandarmi, anche perché l'F16 fa un baccano infernale nella fase del decollo, molto più dei velivoli civili. Ecco perché lo Stato maggiore raccomandava che i voli non avvenissero la mattina presto o la notte, ma nella tarda mattinata o addirittura dopo le 15.

FRANCESCO PAOLO LUCCHESI. C'è un controllo, a volo avvenuto, su come si era svolto il volo a bassa quota? Si accertava se c'era stato abuso in un determinato volo?

ARNALDO VANNUCCHI, *Generale dell'aeronautica militare*. No, assolutamente. Ciò fa parte delle attività successive, del cosiddetto *debriefing*, che i piloti fanno al termine di ogni volo e che il responsabile deve controllare.

LUIGI OLIVIERI. Che per il *Prowler* è stato distrutto!

ARNALDO VANNUCCHI, *Generale dell'aeronautica militare*. Onorevole Olivieri, nella mia premessa ho detto che la V ATAF era il punto focale, il punto di riferimento per tutta l'attività dei reparti aerei schierati in Italia. Quando arriva un messaggio per la V ATAF per me era precettivo. Non potevano esserci dubbi.

A quel tempo esistevano ancora le tre regioni... Io, che dovevo autorizzare tutta l'attività di volo operativa, propedeutica

per la Bosnia e a bassa quota, interpreto un messaggio di quelli come un ordine.

MARCO BOATO. Per lei era precettivo, mentre non lo era...

ARNALDO VANNUCCHI, *Generale dell'aeronautica militare*. Mentre non lo era - dico io - per gli altri, perché non era coinvolti nel processo di decisione; io solo ero coinvolto.

MARCO BOATO. Questo messaggio che le è arrivato è stato a sua volta da lei trasmesso anche alle varie basi militari da lei dipendenti sotto questo profilo?

ARNALDO VANNUCCHI, *Generale dell'aeronautica militare*. Nossignore, perché ho già detto che a Vicenza vi erano i rappresentanti nazionali, c'erano e ci sono - cambiano ovviamente a turno - ufficiali rappresentanti di tutte le unità rischierate in Italia. In altri termini, c'era un colonnello rappresentante nazionale olandese, ma c'era anche - poteva essere tenente, capitano o maggiore - un rappresentante dell'unità olandese presente a Martina Franca (cambiava ogni 15-20 giorni, dipende). Una volta arrivato questo messaggio, il capo di Stato maggiore e il direttore del CAOC hanno chiamato i rappresentanti nazionali dicendo: « Questo l'Italia ha deciso; il generale Vannucchi mi ha detto che dobbiamo ottemperare il più presto possibile; quindi, da domani, nessuno farà più missioni a bassa quota ». Ho dato la disposizione verbalmente; se non sbaglio - dovrebbe essere agli atti della V ATAF - sul messaggio vi è una sigla, se non ricordo male, del 23 marzo, essendo arrivato in quel giorno alla V ATAF. Devo anche dire che a seguito dell'incidente del Cermis, quando ho chiamato la sala operativa per capire che cosa fosse successo, il direttore del CAOC, un generale americano ad una stella, disse che, nel momento stesso in cui io gli avevo comunicato che non si potevano fare più missioni a bassa quota, avevano interdetto nel computer che aiuta a fare programmi di volo la cosiddetta *training cell*, dove an-

davano a finire le missioni a bassa quota; inibita quella, non poteva uscire nessuna autorizzazione. Questo mi è stato detto dal generale americano all'indomani dell'incidente.

Questa è la mia interpretazione e non ho perso tempo ad agire, ma - ripeto - il messaggio era per me. Forse a prima vista mi sono stupito vedendo SHAPE in indirizzo, quando poi nella chiusa non c'era. Avrei potuto trovare: « Guarda, se non ha niente in contrario, esecutivo ». Ho pensato che l'avessero mandato per aspetti politici...

MARCO BOATO. Essendo ignorante nel senso tecnico della parola, le chiederei di spiegare di nuovo l'ultima parte di quello che stava dicendo, non avendo capito nulla. Le domando scusa, confesso la mia ignoranza, ma l'ascoltiamo per capire.

ARNALDO VANNUCCHI, *Generale dell'aeronautica militare*. Il messaggio - l'ho qui davanti - è indirizzato a SHAPE, AFSOUTH (il comando delle forze alleate del sud Europa), AIRSOUTH (comandante delle forze aeree), V ATAF CAOC. Avendo io la chiave per le autorizzazioni, è chiaro che questo messaggio era per me; era un ordine, non ho avuto nessun dubbio. Immediatamente mi sono chiesto: « Perché l'hanno mandato a SHAPE, il comando supremo delle forze aeree? Ci sarà qualche aspetto politico ». Però, in chiusa, manca una frase del tipo SHAPE (il generale Clark). Avrei potuto trovare: « Guarda, SHAPE, se tu non mi dici niente in contrario, il generale Vannucchi dà già l'ordine ». In realtà, non si poteva perché questa è sovranità nazionale.

Per quanto mi riguarda non ho avuto nessun dubbio; per me era un ordine.

Già la cosa montava nei mesi precedenti; in merito a colloqui avuti con chi ha partecipato alla riunione, l'ufficiale recatosi a Roma per parteciparvi ha avuto disposizioni da me...

MARCO BOATO. Questo messaggio è stato da lei comunicato verbalmente ai

rappresentanti delle altre 11 nazioni, ma non è stato a sua volta trasmesso ai reparti dipendenti (non so se il linguaggio tecnico è adeguato)...

ARNALDO VANNUCCHI, *Generale dell'aeronautica militare*. Nossignore. L'avranno trasmesso i rappresentanti nazionali, su questo non ho dubbi.

Gli ufficiali che hanno partecipato alla riunione del 17 marzo sono venuti da me per avere istruzioni perché, per esempio, gli alleati volevano, tra le altre cose, fare il conto dei voli non settimanalmente, ma mensilmente. Ho pensato che, nel caso in cui fosse stato necessario concentrare tutti i voli in una settimana, questo avrebbe significato avere 18 voli al giorno; essendo italiano, ho dato disposizioni affinché il conteggio avvenisse settimanalmente. Del resto, l'ufficiale della V ATAF, inviato a Roma, doveva far presente le esigenze operative riguardanti l'operazione per quanto riguarda gli Awacs, i rifornimenti e via dicendo.

MARCO BOATO. La ricostruzione fatta dal dottor Giardina di fronte alla Commissione corrisponde esattamente, almeno per quanto riguarda la sua competenza e la sua esperienza (forse ci sarà qualche improprietà di linguaggio dovuta a motivi tecnici)?

ARNALDO VANNUCCHI, *Generale dell'Aeronautica*. Sì, anche se la V ATAF era l'organo che aveva emanato il divieto, che ovviamente era stato deciso dallo Stato maggiore. La sostanza corrisponde esattamente.

MARCO BOATO. Allora come si spiega che anche negli 11 casi precedenti e in quel giorno, il 2 febbraio, questo tipo di autorizzazione, invece di essere richiesto al comando della V ATAF, venisse richiesto a Martina Franca? Da questo punto di vista chi ha violato le regole, come sembra di presumere? È responsabilità del comandante americano, del comandante italiano della base di Aviano, di entrambi, di Martina Franca che, ricevendo una richie-

sta di autorizzazione non coerente con la propria responsabilità, avrebbe dovuto respingerla invitando a rivolgersi alla V ATAF? Vorrei chiederle di approfondire questo aspetto.

ARNALDO VANNUCCHI, *Generale dell'aeronautica militare*. Ormai i commissari fanno - è stato detto in diverse audizioni - che i « mezzi » per volare erano due: l'autorizzazione della V ATAF e il piano di volo giornaliero. Vi è stata, quindi, una violazione da parte del comandante americano, perché, ben sapendo che inoltrando la richiesta di una missione a bassa quota alla V ATAF questa sarebbe stata respinta, è stata messa nel PVG. Ricordo che in proposito a Trento il procuratore della Repubblica mi chiese: « Secondo lei, il comandante italiano di Aviano doveva controllare? ». Risposi che secondo la mia sensazione avrebbe dovuto farlo, ma ribadii immediatamente che questa mia osservazione doveva essere corroborata e verificata sulla base delle istruzioni che il comandante di Aviano aveva in merito (ho poi letto che non aveva competenze); precisai di non conoscere i compiti assegnati al comandante italiano di Aviano e lo stesso dissi al dottor Block quando lo incontrai a Padova.

Vi è stata quindi una violazione delle norme da parte del comandante americano perché ha inoltrato la richiesta tramite Martina Franca.

PRESIDENTE. Mi scusi, comandante, se le rivolgo questa domanda: non era a conoscenza del fatto che si stava aggirando l'ostacolo? Non sapeva che a sua insaputa si stavano « auto-autorizzando » voli che invece se fossero passati da lei non sarebbero stati autorizzati?

ARNALDO VANNUCCHI, *Generale dell'aeronautica militare*. Nossignore.

PRESIDENTE. Non si parlava di questo? In giro non si diceva che venivano tranquillamente effettuati voli giornalieri?

ARNALDO VANNUCCHI, *Generale dell'aeronautica militare*. Purtroppo abbiamo scoperto questo tipo di attività quando ci è stato notificato l'incidente. Il direttore del CAOC disse: « Come mai? Non è nostro ». Dissi allora: « Da dove viene? » Rispose: « È un velivolo americano ». Dissi: « Ma è un Prowler ».

CESARE RIZZI. Ho l'impressione che la NATO, nostra ospite, facesse quello che voleva...

ARNALDO VANNUCCHI, *Generale dell'aeronautica militare*. Non sarei così categorico...

CESARE RIZZI. Ci siamo recati ad Aviano e parlando con i generali della NATO ho avuto l'impressione che non si curassero di quello che dicevamo noi.

ARNALDO VANNUCCHI, *Generale dell'aeronautica militare*. Forse per mia fortuna ho avuto con gli americani una precedente esperienza nel 1989 come comandante del I ROC di Abano Terme, che era nelle stesse condizioni di Martina Franca. Allora, sebbene ogni settimana gli americani venissero a fare il *briefing* per l'attività di volo, vedevo che venivano avanzate continuamente strane richieste; mi è rimasto impresso il fatto — mi sembra di averlo detto al dottor Giardina — che inibii loro l'attività di volo per un giorno. A mio avviso, ci vuole il comandante, ci vuole uno che tenga la bandiera!

CESARE RIZZI. Ho capito; generale, lei si è spiegato benissimo!

MARCO BOATO. Delle impressioni che possiamo avere noi, per esempio dalla visita ad Aviano o dall'insieme delle audizioni, ne discuteremo in Commissione. È bene, da chi audiamo, ascoltare ciò che voglia dirci, piuttosto che cercare di fargli dire ciò che vogliamo noi.

PRESIDENTE. Le avevo chiesto, generale Vannucchi, se non era mai capitato di

dover negare un'autorizzazione. Da questa circostanza possiamo dedurre tante cose.

ARNALDO VANNUCCHI, *Generale dell'aeronautica militare*. Nossignore. Per quanto riguarda il periodo antecedente al 1997, i reparti sapevano che dovevano svolgere quell'attività nel rispetto delle regole italiane e nella percentuale prevista.

PRESIDENTE. Quindi, anche nel loro ambiente la natura precettiva di quell'ordine era un dato acquisito.

ARNALDO VANNUCCHI, *Generale dell'aeronautica militare*. Certamente.

PRESIDENTE. Non avevamo mai chiesto un'autorizzazione perché sapevano che non l'avrebbero mai ottenuta.

ARNALDO VANNUCCHI, *Generale dell'aeronautica militare*. Certamente.

WALTER DE CESARIS. Vorrei, generale Vannucchi, che lei chiarisse un punto su cui si è soffermato il presidente. Qui lei ha confermato una situazione in cui si può parlare di un costante e regolare aggiramento di procedure autorizzative, visto che non è che casualmente per un'autorizzazione vi è stata una procedura diversa. Ciò che avveniva era normale, per cui si può riscontrare un generale aggiramento delle procedure autorizzatorie.

A una domanda che le ha rivolto il presidente, lei ha detto che non era a conoscenza del fatto, se non dopo la tragedia del Cermis, che si seguisse una procedura non regolare per le autorizzazioni dei voli. Gradirei una sua opinione: come mai lei ritiene che sia stata possibile una procedura non regolare di autorizzazione dei voli, per cui si passava da un percorso invece che da un altro? Come mai questo è potuto accadere regolarmente, anziché come caso eccezionale? Qual è la sua interpretazione di questo fatto? Come mai si poteva, in maniera

regolare, anziché episodica, aggirare norme e regolamenti che sembrerebbero abbastanza rigorosi e rigidi?

PRESIDENTE. Mi fa piacere se riflette su queste domande, generale Vannucchi, perché riguardano un nodo importante. Faccio un esempio: se per un tribunale il fatto che ha portato all'arresto di una persona è ingiustificato, mentre per un altro invece è perfettamente lecito, lei capisce bene che dopo un po' di tempo le voci corrono e la cosa emerge. Nel caso vostro, invece, non è stato così, nel senso che questa attività rilevantissima si svolgeva sotto gli occhi di tutti con una veste di legalità. Stando, infatti, a quanto le risultava, tutto andava secondo le regole. Lei non sapeva che, tramite altra via, si svolgevano invece voli a bassa quota.

WALTER DE CESARIS. Generale Vannucchi, qual è la sua opinione al riguardo? Per quali motivazioni ciò può essere accaduto?

ARNALDO VANNUCCHI, Generale dell'aeronautica militare. Le motivazioni posso intuirle. Perché il comando americano lo ha fatto, visto che è stato dimostrato che negli ultimi tre mesi vi sono stati 11 voli a bassa quota non autorizzati? Perché gli americani sono abituati a volare molto, e siccome l'impegno sulla Bosnia non era poi così eccessivo e inviare reparti in Italia costa uomini e soldi (per soli 4 aerei ci vogliono dalle 80 alle 100 persone, per cui è un dispendio notevole per la nazione), la mia idea è che si siano chiesti come trovare un sistema per aggirare il divieto di volo della V ATAF.

GIOVANNI MARINO. Quindi si sono detti: voliamo senza chiedere l'autorizzazione.

ARNALDO VANNUCCHI, Generale dell'aeronautica militare. No, l'hanno chiesta comunque, ma attraverso un altro canale.

MARCO BOATO. Torno alla domanda che le hanno rivolto il presidente e il

collega De Cesaris, generale Vannucchi. Lei ci ha spiegato che dal comando della V ATAF attraverso tre monitor avevate in qualche modo la visione in tempo reale di tutto ciò che si muoveva, a meno che una certa fase del volo non fosse totalmente coperta. Quindi, sia il 3 febbraio, sia negli 11 casi precedenti, che sono citati e che lei ha confermato, credo che di fronte a quei monitor vi fossero ufficiali con competenze tecniche che, in tempo reale, visionavano ciò che accadeva. In tutti questi casi tutti noi restiamo stupiti dal fatto che prima del 3 febbraio nessuno si sia interrogato su cosa stessero facendo questi voli a quote così basse, sia pure per la parte che poteva essere rilevata dal sistema di difesa aerea, che non risultavano da voi autorizzati.

ARNALDO VANNUCCHI, Generale dell'aeronautica militare. Ho parlato di tre schermi, che poi sono la proiezione di un computer, su cui appare l'attività volativa autorizzata dal CAOC, quindi soli velivoli targati NATO. Nel CAOC vi è la sala operativa di pace, che è italiana. Vedere velivoli volare a bassa quota era normale, in quanto autorizzati sul PVG. Non c'era motivo di stupirsi. Ho reso l'idea?

ROLANDO FONTAN. Può ripetere, per favore?

ARNALDO VANNUCCHI, Generale dell'aeronautica militare. La richiesta veniva avanzata a Martina Franca; il volo veniva inserito nel piano di volo giornaliero, quindi aveva una certa sigla e un suo percorso che appariva nella parte nazionale. Dunque, non si trattava di un volo corsaro, ma di un volo autorizzato. In questo caso, chi guardava lo schermo, nel momento in cui apparivano ...

PRESIDENTE. Riteneva che fosse un volo giornaliero.

MARCO BOATO. Mi sembra di aver capito che voi avevate la possibilità di individuare « nome e cognome » di quell'aereo, cioè che si trattava di un aereo

amico, in questo caso americano, che faceva parte della NATO. Da quegli schermi lei dice che avevate la possibilità di rilevarne la velocità, la rotta e l'altezza a cui volava.

ARNALDO VANNUCCHI, *Generale dell'aeronautica militare*. Quelli per la Bosnia.

MARCO BOATO. Ma voi non eravate in grado di avere un quadro di ciò che si stava muovendo in quel momento? Non parlo di aerei civili, ma di aerei militari che rientravano nella competenza della NATO. Questi 11 voli di cui si parla...

ARNALDO VANNUCCHI, *Generale dell'aeronautica militare*. Non apparivano sui tre schermi.

MARCO BOATO. Apparivano sull'altro schermo di cui lei ha parlato. Questi schermi serviranno in qualche modo per controllare, per verificare; sono strumenti informativi di conoscenza. Nessuno si interrogava sul perché questo tipo di voli effettuati da aerei identificabili, conosciuti, con un percorso, un'altezza — non erano incursori nemici che improvvisamente comparivano sul cielo italiano (ho imparato a dire che si trattava di aerei *friendly*) — non fossero autorizzati dal competente comando da lei ricoperto, dalla V ATAF? Non vi era la possibilità di conoscere e di interrogarsi al riguardo?

ARNALDO VANNUCCHI, *Generale dell'aeronautica militare*. Questi voli sono perfettamente conosciuti perché l'operatore che sta dalla parte nazionale vede apparire una traccia, la quale ha lo stesso nominativo che risulta nel programma di volo autorizzato; per lui è un velivolo normalissimo. Nel piano di volo di Martina Franca vengono riportate le sigle del volo che appaiono sullo schermo; quindi è tutto regolare. Quel volo era autorizzato — da Martina Franca, non dalla V ATAF — e quindi in quel momento era legalissimo.

MARCO BOATO. Era un volo americano, identificabile, di un reparto rischie-

rato per la Bosnia, che non poteva essere autorizzato e tuttavia non rientrava in quel tipo di direttive e di disposizioni che lei aveva ricevuto dallo Stato maggiore dell'Aeronautica e che a sua volta aveva comunicato ai paesi alleati. Questo è il nodo dell'interrogativo; ora mi fermo, perché non voglio farle dire quello che lei non vuole o non può dire, ma il nodo della questione è questo.

ARNALDO VANNUCCHI, *Generale dell'aeronautica militare*. Nei tre schermi della NATO non appaiono velivoli civili, né altro; ci sono quelle quattro-cinque tracce che interessano in quel momento. Nello schermo nazionale risultano le tracce dei velivoli sulla Bosnia, dei velivoli civili e dei velivoli che stanno volando autorizzati da Martina Franca. Quindi, l'operatore, vedendo un aereo impegnato in una missione a bassa quota, non può sapere che non poteva essere autorizzato dalla V ATAF ed è stato autorizzato da Martina Franca.

MARCO BOATO. Quella disposizione non era stata diffusa, non era a conoscenza dei reparti dipendenti, in quel caso di quell'operatore?

FRANCESCO PAOLO LUCCHESI. Visto che quel volo doveva essere autorizzato dalla V ATAF ed era stato autorizzato da Martina Franca, come mai non è sorto il dubbio per il fatto che non vi era stata prima una autorizzazione della V ATAF? Chi faceva il controllo sulla V ATAF non si accorgeva che non vi era stata la preventiva autorizzazione?

CESARE RIZZI. Vorrei fare una puntualizzazione. Mi fa piacere che il collega Boato, noto esponente della maggioranza, rivolga determinate domande, quando la stessa maggioranza ha autorizzato le basi NATO a fare quello che volevano! Diciamo chiaramente: quelle basi in Italia hanno sempre fatto quello che hanno voluto. Ricordo, a riprova di questa affermazione, che, avendo rivolto a Bruxelles una precisa domanda al generale Clark

su che cosa intendessero fare quando negli stessi giorni veniva riportato sui giornali che era in corso un'opera di bonifica per le bombe sganciate nel lago di Garda e nell'Adriatico, rispose che non avrebbero più fatto niente.

Parliamoci chiaro: la NATO ha sempre fatto quello che ha voluto. Mi fa piacere che il collega Boato si interessi a questi argomenti.

PRESIDENTE. Onorevole Rizzi, non è questa la sede per un dibattito politico, che verrà svolto al momento opportuno. Limitiamoci a formulare domande.

CESARE RIZZI. Non ho ancora avuto una risposta precisa rispetto alle domande rivolte ai vari interlocutori.

In particolare vorrei sapere per quale motivo non ci si sia mai interessati delle carte di volo, dal momento che si viaggiava con quelle americane, dalle quali non risultava neppure il Cermis. Mi risulta anche che dopo la tragedia siano state fornite su tutti gli aerei. Senza dubbio qualcosa non funziona; per quale motivo prima non ci si è interessati a questi voli?

PRESIDENTE. In effetti, avendo fatto un sopralluogo all'aeroporto, abbiamo accertato questa circostanza come effettivamente verificatasi.

WALTER DE CESARIS. Vorrei chiedere l'opinione del generale su un punto. Dalla sua ricostruzione sembra di essere di fronte ad una situazione che poteva essere del tutto regolare dal punto di vista formale e tuttavia sul piano sostanziale pone un problema di fondo molto grande. Vorrei sapere come mai, a suo avviso, i meccanismi di controllo e di autorizzazione dal punto di vista italiano presentassero una così patente difficoltà. Come è possibile che dal punto di vista formale una cosa sia del tutto regolare e che sostanzialmente, invece, possa verificarsi una pecca così grande, per cui, non corrispondendo alla forma la sostanza, le

due cose vanno in parallelo senza incontrarsi mai, a meno che non accada un incidente o un fatto drammatico?

Se per il comando di Martina Franca era di prassi l'autorizzazione dei voli giornalieri, il controllo era del tutto formale? Mai poteva venire in mente che vi era una procedura non corretta?

FRANCESCO PAOLO LUCCHESI. Martina Franca dava l'autorizzazione senza averla avuta prima preventivamente dalla V ATAF? Non ho capito se era questa la prassi.

PRESIDENTE. Generale Vannucchi, l'incomunicabilità tra settori dell'Aeronautica, adesso sottolineata dal collega De Cesaris, per noi è un fatto così paradossale che siamo quasi portati a pensare che vi fosse una diffusa cultura del lasciar correre. È possibile questa incomunicabilità così netta tra settori dell'Aeronautica? Oppure è lecito pensare ad una sorta di permissivismo strisciante e latente?

ARNALDO VANNUCCHI, Generale dell'aeronautica militare. Voglio usare parole semplici per cercare di farvi capire che non c'era assolutamente alcun tipo di permissivismo. Probabilmente c'era qualche incomprendimento, perché Martina Franca sapeva che le missioni a bassa quota dei velivoli rischierati in Italia erano compito essenziale della V ATAF. Per Martina Franca la richiesta per i velivoli americani rischierati in Italia arrivava da un reparto stanziato, per cui era regolarissima. Non c'era permissivismo, ma questa forzatura nel chiedere l'autorizzazione a bassa quota su un canale che non era quello corretto. A Martina Franca arrivano le richieste di voli a bassa quota degli F16 e ad Aviano vi sono due gruppi di voli stanziali o rotazionali che, guarda caso, volano con gli F16: è del tutto normale che Martina Franca non si chieda se sono sfuggiti alla V ATAF e che debba essere lei a doverli autorizzare. Era del tutto normale. Quindi, in quel caso la forma era anche sostanza.

Su questo aspetto avete insistito molto, per cui sottolineo che sono qui per chiarirlo. Spero di esserci riuscito.

WALTER DE CESARIS. Sì, c'è riuscito.

MARCO BOATO. Il *Prowler* a Martina Franca poteva apparire come un velivolo del 31° stormo.

ARNALDO VANNUCCHI, *Generale dell'aeronautica militare*. Esatto, come gli è apparso.

MARCO BOATO. Credo che le audizioni servano a capire i meccanismi e ad approfondirli. Per quattro anni ho fatto parte della Commissione stragi e su Ustica, in particolare, abbiamo ascoltato decine di generali dell'aeronautica, cercando con loro di approfondire di volta in volta le varie questioni. È in questo modo che, qualche volta — non sempre — si è capito qualcosa. Le audizioni servono a questo, altrimenti perdiamo tempo noi e lo facciamo perdere a chi viene in Commissione.

PRESIDENTE. Credo che l'audizione del generale Vannucchi possa ritenersi conclusa.

CESARE RIZZI. Non ho ancora avuto una risposta alla mia domanda.

PRESIDENTE. Sarebbe facile avere risposte, ma se fosse così, non saremmo qui.

Ringraziando il generale Vannucchi, per la sua gentilezza e disponibilità, dichiaro conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 21.30.

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO
STENOGRAFIA

DOTT. VINCENZO ARISTA

*Licenziato per la stampa
il 22 maggio 2000.*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO