

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

RESOCONTO STENOGRAFICO

13.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 31 MAGGIO 2000

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **ERMANNIO IACOBELLIS**

INDI

DEL VICEPRESIDENTE **GIOVANNI MARINO**

INDICE

	PAG.		PAG.
Sulla pubblicità dei lavori:		Olivieri Luigi (DS-U)	15
Iacobellis Ermanno, <i>Presidente</i>	3	Ruffino Elvio (DS-U)	15
Audizione del generale Mario Arpino, Capo di Stato maggiore della difesa:		Comunicazioni del Presidente:	
Iacobellis Ermanno, <i>Presidente</i>	3	Iacobellis Ermanno, <i>Presidente</i>	23
Marino Giovanni (AN), <i>Presidente</i>	13, 14, 16 20, 21 23	ALLEGATI:	
Arpino Mario, <i>Capo di Stato maggiore della difesa</i>	3, 6, 16, 17, 18 19, 20, 21, 22, 23	Audizioni effettuate dalla Commissione nel corso della missione presso la base di Aviano il 3 maggio 2000:	
Boato Marco (Misto-Verdi)	13, 16, 18, 19 20, 21, 22, 23	1) Briefing illustrativo del colonnello Alessandro Tudini sulle attività dell'aeroporto militare di Aviano	27
Franz Daniele (AN)	3, 14	2) Briefing illustrativo del generale Darnell	50
Mitolo Pietro (AN)	16	3) Briefing del colonnello Jeffrey Eberhard sul rapporto Tricarico-Prehuer	52

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 generale Mario Arpino, Capo di Stato maggiore della difesa.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione del generale Mario Arpino, Capo di Stato maggiore della difesa, al quale cedo la parola, dopo averlo ringraziato a nome della Commissione.

DANIELE FRANZ. Prima che il generale Arpino inizi la sua esposizione, mi sembra doveroso precisare che la scarsa affluenza dei colleghi è determinata da contestuali lavori nelle Commissioni parlamentari di merito.

MARIO ARPINO, *Capo di Stato maggiore della difesa*. Signor presidente, onorevoli parlamentari, vi ringrazio innanzitutto per avermi convocato in Commissione. Spero che questa sia un'occasione per far condividere le esperienze aviatorie degli ultimi quarantacinque anni della mia vita che ho percorso senza staccarmi mai completamente dall'attività di volo. È anche in questa chiave che ho cercato di

vedere e di interpretare ciò che è successo. Ho cercato di filtrare tutto con l'esperienza che ho maturato in oltre sette anni al vertice dell'aeronautica: quattro anni come Capo di Stato maggiore dell'aeronautica, oltre tre anni in qualità di sottocapo di Stato Maggiore dell'aeronautica e poi l'ultimo anno e mezzo come Capo di Stato maggiore della difesa, che mi ha permesso di vedere, osservare e capire le cose in chiave diversa. È con la massima collaborazione che, dopo l'esposizione della relazione che lascerò agli atti insieme con altri documenti che ritengo possano essere di interesse della Commissione, sarò disponibile per ogni tipo di quesito e cercherò di rispondere nel modo più semplice e appropriato.

Immagino che vi saranno diversi quesiti. Ho scorso con attenzione gli atti della Commissione, che mi sono stati cortesemente e puntualmente inviati, e ho notato che gli argomenti che ricorrentemente sono oggetto di dubbi e perplessità appartengono *grossa modo* alle stesse classi di interesse. Ritengo così necessario iniziare facendo chiarezza su alcuni di questi argomenti che ho cercato di porre sotto una lente di ingrandimento e di mettere a fuoco per proporre alla Commissione la mia visuale degli avvenimenti, tentando di sgomberare il campo dalle perplessità.

Il primo di questi argomenti è il telegramma del 21 aprile 1997 (SMA 332). Ho già dichiarato in sede di colloquio con il procuratore militare di Padova, dottor Block, che il messaggio va considerato non come un ordine ma come una richiesta e, quindi, non aveva alcuna natura precettiva nei confronti delle autorità NATO cui era indirizzato né, a maggior ragione, degli enti nazionali cui era stato esteso

solo per informazione (ho visto che si è dibattuto ed è stato chiarito, con manuale di scuola di guerra, cosa significhi in indirizzo « per conoscenza » o « per azione »). Con il messaggio venivano indicate le soluzioni individuate a seguito di una riunione specifica tenuta per vedere come diminuire l'impatto ambientale causato dal proliferare dell'attività esercitativa, e veniva richiesto, di conseguenza, di evitare l'attività addestrativa a bassa quota per reparti non stanziali, qualora non rispondente a dirette esigenze connesse con la missione in Bosnia.

Mi aspettavo che la richiesta producesse effetti positivi, come ha puntualmente fatto: l'attività addestrativa dei singoli reparti non stanziali ha subito un decremento notevole, tanto che le pochissime missioni extra Bosnia (lasciamo stare se addestrative o operative) hanno subito un decremento drastico. Ricordo che tutto è nato non per problemi di sicurezza del volo ma per problemi di inquinamento acustico, per venire incontro alle popolazioni: su questo si incentravano le nostre preoccupazioni in quel momento, dando per scontata la sicurezza del volo.

Le poche missioni che ancora compaiono nei piani di volo non hanno destato alcun allarme, né in chi le riceveva, né tantomeno a livello superiore di vertice o di vertici di forza armata. Che questa riduzione ci sia stata risulta anche dalla lettura degli atti in cui si legge che, in definitiva, solo undici missioni di questo tipo sono state programmate e volate dai reparti non stanziali nei tre mesi precedenti la disgraziatissima giornata del 3 febbraio. Infatti, se avessi avuto intenzioni precettive e se avessi avuto sensazioni di pericolo - ero io il capo - avrei richiesto espressamente al COA/COM e al comandante di Aviano, in deroga a quanto previsto dalla regolamentazione, dalle tabelle ordinarie organiche in cui vi è scritto cosa si deve o non si deve fare, cosa il comandante di quello specifico ente deve fare o non deve fare, di provvedere direttamente a respingere qualsiasi attività di volo a bassa quota. Che l'applicabilità del messaggio fosse quella che

ho appena citato, trova conferma anche nelle conclusioni interessanti e puntuali a cui sono pervenute le procure militari di Padova e di Bari, le quali hanno evidenziato ampiamente come non esistesse alcuno specifico mandato al comandante di Aviano o al COA/COM che facesse obbligo di impedire anche quel minimo di attività addestrativa di reparto - che differisce dall'attività addestrativa specifica per la Bosnia - richiesta per esigenze interne dai singoli reparti non stanziali.

Questo è lo spirito con cui, da pilota anziano, consapevole delle esigenze dei reparti di volo, ho pensato dovesse essere data lettura a questo messaggio quando l'ho approvato e quando ho autorizzato la sua trasmissione. Si tratta di un messaggio che io conoscevo e di una riunione che avevo fatto convocare, per cui ero al corrente di tutto personalmente e direttamente.

Mi sembra che una disanima dei fatti attenta, puntuale ed oggettiva sia quella del procuratore militare di Bari, dottor Iacobellis, che porta direttamente e solo a questa interpretazione. A tal proposito sono la persona più adatta a certificare l'interpretazione, essendo al vertice dell'organismo a cui ho affidato l'impegno di emanare il messaggio e sono depositario dello spirito con cui esso è stato immaginato e creato e dei motivi per cui si è svolta la riunione che è riflessa nel messaggio.

Precisato questo, devo dire che subito dopo l'incidente vi è stata un'ondata di emozione sulla quale è emersa anche un'interpretazione precettiva del messaggio, caratterizzata da un forte senso di poi e quasi da un senso di colpa per non aver dato un'interpretazione più restrittiva magari forzando il senso e lo spirito del messaggio. In effetti, le interpretazioni di alcuni ufficiali, anche di rango elevato, sono diverse da quelle che io sto dando adesso - questo è stato fatto rilevare - ma anche da quanto hanno capito gli stessi procuratori militari di Padova e di Bari, i quali hanno accolto questo tipo di interpretazione senza alcuna obiezione. Le interpretazioni di questi ufficiali, sull'onda

emotiva, sono da valutarsi — o almeno io le valuto — non del tutto corrette per vari motivi: o per mancanza di cognizione di alcuni particolari, o perché non a conoscenza del momento, dello spirito e dell'ambiente in cui è nato il messaggio, o perché sono state dettate dal senno di poi, o addirittura da un senso di colpa ingiustificato ma sicuramente derivante dalle emozioni che in quei giorni ci sono state, a seguito della portata del disastro. A volte, soprattutto nei gradi più elevati, questa interpretazione con il senno di poi può essere derivata da una visione parziale del problema (visione NATO e visione non nazionale). Intendo dire che le missioni si dividevano in due grandi categorie, quelle NATO per la Bosnia che potevano essere sia NATO sia nazionali e passavano, come dicono i generali Vannucchi e Tricarico, attraverso il CAOC di Vicenza, e tutte le altre che nascevano per esigenze diverse (voli di controllo o di addestramento periodico), non avevano niente a che vedere con la NATO, con il CAOC e con la Bosnia e venivano regolarmente inserite (poche ultimamente ma tante in precedenza) nel piano di volo giornaliero compilato dai reparti.

Voglio dire con chiarezza che questo tipo di interpretazione — sulla quale non sono allineato perché ritengo che per procedere correttamente sia indispensabile sgomberare il campo da qualsiasi altra interpretazione (la mia è quella che do per originale) —, anche in completa buona fede, potrebbe finire per dare spazio ad ipotesi che successivamente possono diventare fuorvianti per l'attività di indagine che la Commissione sta perseguendo e portando avanti con così tanta pazienza e tenacia.

La problematica dell'attività a bassa e bassissima quota di velivoli militari nazionali e NATO è importante nel quadro delle scelte politiche militari operate dal Governo e dal Parlamento e va trattata senza passioni o pregiudizi e, soprattutto, evitando che si ingenerino distorsioni che possono venire raccolte all'esterno come disinformazione. Mi pare che su questo

punto si sia già soffermato in questa sede il ministro della difesa, per cui non aggiungerò altro.

Ciò detto, sarà più semplice proseguire con un'ottica serena ed oggettiva l'esame di altri aspetti che spesso sono emersi nelle varie audizioni in forma dubitativa o addirittura in forma eccessivamente assertiva da tutte le parti. Passo quindi ad affrontare la questione più volte sollevata della mancata firma da parte dell'Aeronautica militare di un accordo — un tema ricorrente come quello dell'interpretazione di cui sopra — che secondo alcuni interventi, se firmato, avrebbe conferito più poteri al comandante di Aviano, permettendogli di impedire quel volo e quindi di evitare la tragedia. Desidero chiarire subito in modo inequivocabile che maggiori poteri del comandante per l'evento specifico non avrebbero comunque sortito l'effetto ipotizzato. Infatti, se la richiesta del volo effettuata tramite programma di volo giornaliero, autorizzato dall'ASMIX, dall'accettazione missioni del COA/COM di Martina Franca, era plausibile essendo inquadrata in un'attività addestrativa assai limitata (una sola sortita di quel reparto quel giorno che non balzava all'occhio come attività non regolata dalle norme), nulla avrebbe potuto una maggiore potestà del comandante, in particolare perché non si trattava di una missione espressamente vietata, almeno fino a quel momento, per quanto detto in precedenza sul famoso messaggio del 21 aprile.

Le responsabilità — che ci sono — ai nostri fini e anche a quelli giudiziari sono da ricercare a valle dell'autorizzazione, laddove è risultato evidente che il controllo da parte del 31° stormo stanziale statunitense di Aviano sul livello di conoscenza delle regole e delle normative che gli equipaggi rischierati sono ed erano tenuti ad applicare non era sufficiente, come dimostra il fatto che venissero usate carte americane — come più volte è stato ricordato in questa sede — per pianificare le missioni, anziché carte italiane, la cui prova di consegna è stata prodotta. Ciò emerge chiaramente dagli accertamenti dei magistrati.

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE
GIOVANNI MARINO

MARIO ARPINO, *Capo di Stato maggiore della difesa*. La mancanza di applicazione puntuale delle procedure, ancorché la causa immediata della tragedia sia stata solo l'indisciplina, non va sottovalutata ed è ancora per tutti gli aeronautici professionisti una fonte di estremo disagio, in quanto nel nostro mestiere non possiamo accettare mancanza di professionalità. Ci vergogniamo.

È una vergogna che qualcuno, a noi estraneo, abbia mostrato questa mancanza di professionalità. Era ed è, infatti, inimmaginabile che quel bagaglio culturale e professionale di qualsiasi pilota e soprattutto di qualsiasi comandante, che prevede proprio come primo elemento di base la reciproca conoscenza ed il rispetto delle procedure locali, con la conseguente responsabilità di autodocumentarsi ogni qualvolta si va ad operare in un territorio nuovo, ed in particolare appartenente ad un altro Stato, sia stato disatteso senza nessuna logica o giustificazione, senza una necessità. Può accadere, per esempio, di doversi abbassare sotto le nubi perché si ha un'avaria, ma non è questo il caso.

Le carenze degli accordi sui poteri operativi del comandante italiano di Aviano non hanno certamente favorito la conoscenza di questa impensabile ed incredibile inadempienza a regole universalmente riconosciute. Ciò è però deducibile solo da un esame *a posteriori* - è incredibile ma prima non ci avevamo pensato, come *a posteriori* la Commissione Tricarico-Prueher ha individuato ulteriori azioni ritenute idonee ad incrementare l'attività preventiva di controllo e di sicurezza del volo; ma tutto ciò non era sicuramente individuabile in precedenza, quando le regole e le norme di sicurezza del volo a cui attenersi erano e sono comunque precise e puntuali. La tragedia non si sarebbe verificata se, chi doveva, si fosse attenuto a queste norme, anche a quelle minime. Non va comunque confuso quanto viene fatto o non viene fatto per aumentare la sicurezza del volo con

quella che è l'imprevedibilità di un'azione contro la disciplina deliberatamente condotta al di fuori di qualsiasi regola, come nel caso del Cermis.

È chiaro, quindi, come anche maggiori responsabilità o competenze del comandante di Aviano non avrebbero modificato i fatti.

Ciononostante, è necessario porre un punto fermo sull'argomento relativo agli accordi, che, da quanto appare nelle precedenti audizioni, risulta un aspetto spesso causa di confusione, il che è possibile, perché gli accordi sono molti ed alcuni quasi contemporanei (due hanno la stessa data).

Come prima cosa è necessario demarcare una netta linea di distinzione fra due differenti accordi, firmati entrambi nel 1995, che attengono a diverse tipologie di obiettivi ed attività, ma che spesso vengono confusi. Ho preparato una tabella sinottica su questo - che consegnerò alla presidenza - per chiarire la situazione anche se, dopo tanti dibattiti, credo che la chiarezza non manchi.

Il primo, lo *Shell agreement*, firmato nel 1995 dal sottocapo di stato maggiore difesa *pro tempore* (generale Cervoni, attuale capo di stato maggiore dell'esercito) e dal rappresentante USA (generale Charles G. Boyd), deriva dal *Bilateral infrastructure agreement* (BIA), stipulato nel 1954, che regola i rapporti Italia-USA in relazione all'uso delle basi italiane concesse alle forze americane in Italia. Tale accordo non prevede sotto-accordi per le tre forze armate (come invece fa l'altro dei due accordi del 15 dicembre) bensì la stesura e la revisione dei *Technical agreement* (TA) per ciascuna base utilizzata. *Technical agreement*, o accordi tecnici, che non possono essere formalizzati prima del competente avallo politico che si concretizzerà, secondo l'attuale orientamento, tramite la stesura di protocolli aggiuntivi (PA) al BIA. Va altresì chiarito che tutta questa attività di concertazione e revisione che si sta concretizzando da parte dei due ministeri competenti, esteri e difesa, va sicuramente a migliorare la capacità di controllo nazionale sulle basi stanziali

USA, ma non cambia, perché non necessario, quanto era già sancito a chiare lettere nel BIA, e cioè che l'attività volativa dei reparti permanenti sul territorio debba uniformarsi alle regole e alle norme nazionali. Questo c'era e bastava ai fini della tragedia. Il BIA è quindi l'accordo fondamentale da rifinalizzare, ed è proprio attraverso la revisione, prima da parte politica dei protocolli aggiuntivi al BIA e poi, a cascata, da parte militare dei *Technical agreement* discendenti dallo *Shell agreement*, che sarà effettivamente sostanziato il principio ed il modo con cui deve essere applicata la sovranità nazionale. I protocolli aggiuntivi e i *Technical agreement* dovranno ovviamente contenere, recependoli, anche gli esiti della Commissione Tricarico-Prueher, ovvero regole più stringenti e responsabilità più precise sia per comandi USA, sia per comandi nazionali, i famosi otto punti di cui ha parlato il generale Tricarico in questa sede.

Per quanto riguarda il secondo accordo, stipulato nel 1995, e precisamente il 15 dicembre, esso in realtà è un *Memorandum of understanding* (MOU) fra il Ministero della difesa e il comando supremo delle forze alleate in Europa (SHAPE) riguardante la fornitura di supporto logistico alle forze esterne in transito o temporaneamente stanziate sul territorio italiano in applicazione del piano *Joint endeavour* di Saceur, riguardante varie operazioni presiedute dal generale Rossetti, in pratica il controllo dei cieli della Bosnia. Questo MOU, necessario a formalizzare soprattutto gli aspetti logistici e finanziari delle attività dei reparti di tutte le nazioni partecipanti alle operazioni in Bosnia e operanti dal territorio nazionale, tra i quali olandesi, belgi, francesi, inglesi, tedeschi, turchi e americani (aggiuntivi questi ultimi alle loro forze già stanziali che, come il 31° stormo di Aviano, sono invece regolati dal BIA), è stato reiterato ed applicato nel tempo a copertura anche delle successive operazioni, fino alle attuali SFOR e KFOR, rispettivamente sulla Bosnia e sul Kosovo. A cascata, derivanti da questo MOU, sono

stati effettivamente elaborati tre sottoaccordi da stipulare e firmare da parte delle tre forze armate, che sono andati a compimento per l'esercito e la marina, in quanto molto limitati, circoscritti, meno consistenti e di facile individuazione (prevedevano un solo interlocutore per la firma, in particolare l'autorità NATO chiamata *Comlandsouth* per l'esercito - che per inciso è un italiano - a Verona, e *Comnavsouth* per la marina a Napoli). Di diversa complicazione è invece quello predisposto per le responsabilità assegnate all'aeronautica, perché prevede la firma di un accordo per ogni *sending nation*, cioè le nazioni che mandano gli aiuti per le operazioni. Vorrei sottolineare che questo accordo, elaborato quando ero Capo di Stato maggiore dell'aeronautica, era teso appunto a far recuperare al paese, almeno in parte, le spese sostenute in anni e anni di utilizzo delle infrastrutture messe a disposizione della NATO per adempiere al mandato dell'ONU. La NATO ha avuto picchi anche di 600 velivoli fin dal 1992-1993. Ricordo che nei periodi più caldi sono stati coinvolti fino a 21 aeroporti, dai quali sono partite centinaia di migliaia di missioni di forze aeree dell'Alleanza: si parla di circa 200 mila missioni. Per citarne qualcuna, posso parlare dei francesi ad Istrana e Cervia, olandesi e belgi a Villafranca, spagnoli, portoghesi e canadesi ad Aviano, inglesi a Gioia, turchi a Ghedi, tedeschi a Piacenza, più l'uso delle basi per i *tanker* e trasporti quali Pisa, Pratica di mare, Trapani, Falconara ed addirittura Malpensa. Questo è l'ampissimo quadro a cui fa riferimento l'accordo non finalizzato che, nato per le esigenze complessive della Bosnia, non poteva essere discriminatorio per l'una o l'altra nazione e, come è ben possibile immaginare, prevede le esigenze logistiche più disparate in funzione della tipologia dell'utente. Quindi la vera motivazione della mancata firma da parte dell'aeronautica italiana, anzi è meglio dire delle aeronautiche coinvolte, quasi quindici, in termini forse un po' prosaici, è stata ed è la sistematica difficoltà delle controparti ad accettare le proposte italiane che preve-

dono oneri non sempre e non del tutto condivisi. A risolvere, per lo meno in parte, la questione, ed al fine comunque di definire presso le basi le esigenze logistiche e finanziarie, localmente sono stati a suo tempo concordati dei *local arrangements* tra il comandante italiano della base ed il comandante del reparto ospitato. Ciò è avvenuto per tutte le basi ad eccezione di Aviano, per il semplice motivo che i velivoli aggiuntivi o rischierati per l'operazione Bosnia si sono appoggiati alle strutture americane stanziali già regolamentate, come detto, da specifici accordi bilaterali (il summenzionato BIA) e non vi era quindi un supporto diretto italiano da regolamentare. Ad Aviano, cioè, è il reparto stanziale dell'USAF (31° Wing) che si prende cura dei reparti americani contingentemente rischierati. Da ciò, le diverse responsabilità del comandante italiano di Aviano rispetto a quelle degli altri comandanti nazionali. Il procuratore Block mi ha intrattenuto parecchio sull'argomento ed io ho spiegato che le competenze del comandante di Aviano sono completamente diverse da quelle del comandante di uno qualsiasi degli stormi nazionali, il quale ha tutte le competenze, incluse le operative (dal supporto logistico all'approvazione del programma di volo). Tutte queste attività sono prerogative del comandante dello stormo americano, mentre quelle del comandante italiano compaiono nelle tabelle. Le responsabilità operative riguardano gli atterraggi, i decolli, l'avvicinamento GCA, l'avvicinamento radar nella parte interessante l'aeroporto, eccetera. Le responsabilità previste dagli accordi riguardano la sicurezza a terra, quella dei cancelli, del perimetro, eccetera perché gli americani tendono ad esercitare una propria sicurezza.

La mancata firma dell'accordo, anzi degli accordi per ogni base come hanno invece finalizzato esercito e marina, non è stata, pertanto, per una più o meno accentuata subordinazione dell'aeronautica agli americani e agli alleati, come, e mi è dispiaciuto notarlo, è stato in più occasioni lasciato intendere. Direi, sem-

mai, il contrario, visto che sono state portate avanti con determinazione le ragioni italiane ed a tutt'oggi il reparto logistico dello Stato Maggiore aeronautica militare continua ad adoperarsi perché queste non vengano disattese.

Ora, se pur vero che la firma dell'accordo così come formulato avrebbe forse dato una qualche maggiore autorità al comandante italiano di Aviano, e solo a lui in quanto nelle altre basi tale autorità già esisteva, è altrettanto vero che tale aspetto continua ad essere di fatto quasi irrilevante in un accordo a carattere prevalentemente logistico. Né, in alcun caso, sarebbe valso ad impedire un grave atto di indisciplina, così come leggi rigorosissime ed accurata vigilanza non potranno mai impedire un atto terroristico perché è un atto a sorpresa, così come lo è stato l'atto di indisciplina.

L'anomalia circa i compiti del comandante italiano di Aviano è ora sanata dall'accordo Tricarico-Prueher, ma allora anche la firma del *Technical agreement* non avrebbe certo consentito la necessaria autorità precettiva sul volo causa dell'incidente. Ricordo ancora che il messaggio del 21 aprile non lo vietava, né richiedeva allo stesso comandante di vietarlo.

Mi pare opportuno, infine, spiegare che tutti questi tipi di accordi - non so se tutti coloro che ne parlano li abbiano letti, ma io in ogni caso l'ho fatto - delineano comunque aspetti generali e incidono maggiormente su quelli ordinativi, finanziari e logistici, soffermandosi anche sulla sicurezza delle installazioni, ma modificano assai poco le responsabilità operative del comandante di Aviano. Quello che fa effettivamente fede, sia per l'azione preventiva sia per il controllo in fase di pianificazione e di esecuzione delle missioni di volo, va ascritto ai cosiddetti ordini di operazione, specifici di qualsiasi attività addestrativa, esercitazione o operazione reale, ed è lì che va posta la maggiore attenzione da parte degli organi preposti a tutti i livelli per raggiungere il traguardo quasi utopistico di « zero » incidenti. Siamo tra i più bravi e i più meritevoli e prima di dire queste cose,

incrociamo sempre le dita. L'aeronautica militare italiana, proprio negli anni oggetto di indagine, vi si è avvicinata significativamente.

Voglio inoltre rendere noto a questa Commissione che, come maggiore contributo ai lavori, ho fatto predisporre delle schede informative sulla natura e sulla situazione di tutti gli accordi. Se ritenuto opportuno, insieme al testo della mia audizione, renderò disponibili anche queste schede.

Gli ultimi aspetti che tengo ad approfondire sono quelli relativi alla più volte citata sudditanza o tolleranza nei riguardi delle forze statunitensi, nonché alla prevedibilità e prevenibilità del disastro che, in funzione di centinaia di segnalazioni, gli organi nazionali preposti avrebbero dovuto tenere in buon conto per evitare l'azione scriteriata e fuori di ogni logica perpetrata dall'equipaggio del velivolo che ha causato la tragedia.

Leggendo i documenti, soprattutto quelli più datati, forse è vero che si può individuare una poco puntuale e precisa definizione di tutti gli aspetti bilaterali riguardanti il famoso accordo BIA del 1954, un documento ad altissimo livello, un accordo sui massimi sistemi. Questa poca puntualità ed incisività va ovviamente, a mio parere, inquadrata nell'alto livello del documento - denominato poi accordo-ombrello, la madre di tutti gli accordi - e nel periodo storico in cui l'accordo è stato stipulato da parte del Governo.

C'è effettivamente qualche nota di debolezza, ma non credo che ora che siamo abituati a guardare le cose in prospettiva storica qualcuno se ne possa meravigliare.

Ciò premesso, voglio sottolineare che le autorità militari - e qui mi sento investito in prima persona - non si sono mai sentite in una posizione di inferiorità se non per l'innegabile superiore tecnologia dei mezzi statunitensi e per il loro assetto organizzativo.

Le autorità militari hanno rilevato, subito dopo la caduta del muro di Berlino e la modifica della filosofia generale sull'impiego delle basi concesse in uso agli

americani (che era diventato leggermente diverso, o almeno veniva visto in un'ottica diversa da quella dell'accordo ombrello), che la materia andava comunque rivista ed è dimostrabile che gli Stati maggiori, pur nelle complesse attività dovute alle operazioni nel Golfo e ai problemi post-murali (Bosnia), a partire dal 1991, avevano subito cominciato a rivisitare gli accordi. Immediatamente dopo il cambio di filosofia e il collasso del sistema bipolare, è stata avviata un'attività - ero tra coloro che lavoravano su questi aspetti - lunga e faticosa che non è stata ancora completata, che si è concretizzata nel primo passo della stipula dello *Shell agreement* del 1995 e che sta tuttora continuando in buona intesa con il Ministero degli esteri. Si tratta di dieci anni di lavoro i cui risultati raggiunti e l'attività *in itinere* sono il segno più chiaro della continuità di attenzione dedicata all'argomento. Dire che non abbiamo fatto nulla sarebbe ingiusto nei confronti di chi ha lavorato, anche se i fatti, fotografati all'istante, possono portare a fare questo tipo di affermazioni.

Ritengo che le imputazioni di sotto-missione a carico dei ministri della difesa e delle forze armate non siano giuste e, in virtù di quello che abbiamo appena evidenziato, non riconoscano quanto è stato posto in essere. Personalmente ho lavorato a fianco degli ufficiali statunitensi durante la guerra del Golfo e in altre occasioni, anche in posizioni di responsabilità, e devo dire che sono stato sempre sentito e rispettato, ho partecipato a tutte le conferenze e decisioni e non mi è stata mai fatta pesare l'esiguità delle forze che l'Italia aveva saputo, potuto o voluto mettere in campo con così grande difficoltà e dialettica interna. Sono stato trattato alla pari: ognuno di noi, il francese, l'inglese, l'arabo, aveva diritto di voto, esprimeva il suo parere e concorreva alle decisioni. Oggi è ancora più vero: sono passati dieci anni dalla guerra del Golfo e i militari italiani di tutti i gradi e forze sono presenti in tutti i contesti internazionali, sono sempre più richiesti e vengono spesso attribuite loro posizioni di

ampio rilievo. Fra i tanti incarichi assegnati in organizzazioni in cui sono presenti gli americani con ampia quantità e qualità di forze, voglio citare la presidenza del comitato militare della NATO, affidata all'ammiraglio Venturoni. Sto conducendo degli accordi per il comando dei 50 mila uomini in Kosovo (americani, francesi, inglesi, polacchi e russi) che sarà assegnato all'Italia a partire dal prossimo autunno. Il comando in Albania è permanentemente tenuto da un generale italiano. La lista sarebbe ancora lunga, ma basta ricorrere al ricordo per verificare che non siamo mai stati trascurati; si tratta più di un modo di dire che della realtà.

Passo ora a parlare delle segnalazioni di sorvoli a bassa quota. È ineludibile che ve ne siano, ma il sorvolo di per sé non è condizione necessaria e sufficiente per identificare sempre e solo un passaggio sotto le quote di sicurezza. Dico questo con la massima incisività possibile che mi consentono l'esperienza che ho acquisito e le cose che ho visto. Effettivamente le parole possono distorcere i fatti e stendere a tinte fosche un alone negativo su tutto un contesto. Scorrendo i titoli di stampa, che sono sempre ad effetto, e leggendo alcuni interventi svolti in questa sede, ho avuto più volte un'impressione non gradevole per un professionista che si riteneva a capo di un'istituzione molto professionale: l'aviatore viene dipinto come qualcosa di fantastico, quasi vanezio, un artista quale forse era ai tempi del ponte di Pinzano; non è più così, anche se ogni tanto qualche americano ci prova.

La tragedia aerea non è mai annunciata, come lo sono invece purtroppo le stragi di ogni sabato sera. Quelle sì sono tragedie annunciate: sappiamo che lunedì quando ascolteremo il telegiornale ci verrà detto quanti morti vi sono stati il sabato e la domenica all'uscita dalle discoteche. Ma nel nostro caso una singola segnalazione non produce una strage annunciata e neppure tante segnalazioni quando non sono provate. L'aereo avrebbe potuto benissimo, senza attenersi alle regole che comunque c'erano, schiantarsi da

qualsiasi parte lungo la rotta, contro qualsiasi costone e allora non vi sarebbe stata un'annunciazione, si sarebbe semplicemente detto in qualche trafiletto che un equipaggio americano o italiano (è successo anche a noi) è deceduto. Se fosse così, il concetto di tragedia annunciata si legherebbe solo al concetto di segnalazione effettuata, nel senso che dopo la segnalazione se accade qualcosa si tratta di una tragedia annunciata. Tutto questo mi sembra molto azzardato, per cui desidero parlare brevemente delle segnalazioni.

Va sottolineato che la segnalazione da vita ad un'infrazione solo quando è suffragata da prove concrete e l'uomo della strada, di cui dobbiamo sempre avere rispetto perché è un cittadino come noi che paga le tasse, non ha né i dispositivi né l'esperienza per misurare le quote dei sorvoli o discriminare fra 500, 750 o 1000 piedi in un contesto orografico difficile. Io per lo meno non ne sono capace, e ho passato la vita a guardare gli aeroplani. Però il cittadino della strada si affida alla sua sensazione, al rumore, alla velocità, e fa stime che il più delle volte sono errate, come spesso non è corretta la valutazione fatta da persone esperte quali sono i piloti e i controllori di volo, abituati a vedere velivoli ogni giorno. Ciò è dimostrato scientificamente, è dimostrabile ed appare sistematicamente dalle testimonianze dei testi oculari degli incidenti di volo. Abbiamo un'esperienza di indagini negli incidenti di volo e siamo l'unica agenzia ancora operante in ambito sicurezza del volo (il generale Battisti ne è stato a capo per diversi anni), e abbiamo visto che le testimonianze dei testi oculari nell'incidente di volo, alla verifica dei fatti, si contraddicono, non sono probanti e nel 99 per cento dei casi sono inutili e comunque mai risolutive ai fini del risultato dell'indagine. Ciò è accertato. Non sempre purtroppo abbiamo la possibilità della controprova, nel senso che siamo fortunati se la segnalazione riguarda, ad esempio, un velivolo con il *flight recorder*, o più pro-

priamente con la scatola nera, che ci consentono di esaminare a posteriori le fasi del volo.

L'Aeronautica da molti anni, ogni volta che riceve una segnalazione, apre un'indagine che prevede, se la segnalazione è tempestiva, anche la lettura del *flight recorder* che ha una vita abbastanza breve, dopo di che viene cancellato, poiché riparte dall'inizio. In quasi tutti i casi in cui abbiamo avuto la fortuna di poter fare queste correlazioni, le segnalazioni si sono rivelate inattendibili. D'altro canto, anche in tanti altri settori, si può riscontrare che spessissimo le segnalazioni sono inaffidabili o comunque enfatizzano situazioni che non sono suffragate dai fatti. Quando cade un aeroplano, tutti vedono la palla di fuoco, ma in realtà è difficile che un aereo scoppi in volo. Spesso la segnalazione è originata più dal disagio che crea l'impatto acustico-ambientale, specialmente nelle valli, che da riconosciute situazioni di indisciplina, pur riscontrate e in alcuni casi represses anche severamente.

Nell'ultimo decennio, a causa soprattutto delle operazioni nei Balcani, il disagio acustico, specie nei pressi delle basi e su alcune rotte di elevato contenuto addestrativo, è continuamente aumentato. Si tratta di un disagio reale — è inutile nascondere — e il livello di sopportazione ed accettazione da parte dei cittadini è drasticamente diminuito. È per questo che l'Aeronautica militare ha concretizzato — come ha già detto il generale Fornasiero — gli accordi con il Canada e con altri paesi dove, pagando, esportiamo rumore. Questa strada è molto costosa, e non può essere percorsa sempre in tutte le occasioni. Non si può esportare tutto; una porzione dell'attività dovrà restare in Italia, anche per conservare un minimo di addestramento finalizzato all'ambiente europeo — che è molto diverso da quelli del Canada o dell'Arabia Saudita, mentre è simile a quello dei Balcani — pensando a fini di difesa nazionale. Per questo motivo il paese ha deciso di dotarsi di velivoli costosissimi da combattimento che, proprio per non divenire un pericolo per i cittadini, richiedono un certo addestra-

mento dei piloti e dei navigatori. Averli e non provvedere a tenerli pronti qualora necessario non è esattamente ciò che ci viene richiesto, anzi se non provvedessimo all'addestramento saremmo imputabili e punibili con connotazioni di reato.

A proposito di sicurezza del volo, desidero sottolineare il forte coinvolgimento di uomini e mezzi che l'Aeronautica ha messo in gioco per dare riscontro in termini di indagine e di inchiesta a tutte le segnalazioni di possibili incidenti. Noi lavoriamo per tutte le forze armate e per tutti gli aeromobili dello Stato. Già nel lontano luglio del 1991 era stato costituito, sulle basi di un'organizzazione valida ma non abbastanza finalizzata, l'ispettorato per la sicurezza in volo, con lo scopo di indicare agli operatori ai vari livelli le vie fondamentali di una concreta prevenzione degli incidenti.

Per gli aspetti didattico-formativi era addirittura stato costituito, nel 1995, l'Istituto superiore per la sicurezza nel volo — ancora oggi è una struttura unica in Italia — che provvede alla formazione e alla qualificazione del personale militare e civile (dell'Alitalia e degli aeroclub), per la prevenzione e per la sicurezza nel volo e anche per l'investigazione. Tutti (polizia, carabinieri, aeroclub) frequentano i nostri corsi che sono difficili, severi, selettivi e molto apprezzati. Per dare un ordine di grandezza dell'attività di prevenzione, posso dire che dal 1991 sono stati effettuati circa 60 sopralluoghi, durati più giorni, presso i reparti di volo e centinaia di visite lampo che hanno consentito di affinare e controllare continuamente l'azione di prevenzione, comunque già esistente perché vi è un'organizzazione della sicurezza del volo di tipo cellulare: dal vertice discende a vari livelli fino a quello di comando di gruppo o di squadriglia.

Tutta l'attività svolta nel settore, per la quale la nostra aeronautica si pone all'avanguardia rispetto a moltissimi paesi della NATO, unita a tante altre iniziative, testimonia il continuo sforzo esercitato in un ambito che per tutta la gente dell'area è considerato inscindibile dall'attività ope-

rativa. Ciò perché influisce sulla stessa in maniera determinante, contribuendo a ridurre i rischi e a preservare quello che il paese ci affida. Asserire o pensare che nulla sia stato fatto per prevenire, nonostante decine e decine di segnalazioni, come emerge spesso dalla lettura dei testi, è non solo ingiusto, anche se ne capisco lo spirito emotivo, ma anche poco rispettoso del lavoro quotidiano di tante persone costosamente pagate — magari poco — dallo Stato per fare questo. Non mi riferisco certamente ai membri della Commissione, che mai hanno fatto questo tipo di affermazione.

L'azione preventiva si estrinseca, oltre che con l'addestramento, con l'azione di comando, considerata non in un'ottica semplicemente repressiva, ma piuttosto educativa. Educazione intesa come capacità di incidere sugli atteggiamenti del personale dipendente, attraverso il coinvolgimento e il controllo anche motivazionale. Educazione fondata essenzialmente sulla credibilità dei capi e sull'esempio personale, pur senza trascurare l'incisività disciplinare. Abbiamo inciso disciplinarmente con energia, ma spesso i soggetti ci sono stati sottratti da altre istituzioni: ne possiamo parlare.

Prima di concludere, ritengo corretto menzionare l'ordine del giorno inviato nel 1996 al ministro della difesa *pro tempore*, onorevole Andretta, dalla provincia di Trento. Mi sembra che, diversamente da quanto avvenuto in altre audizioni e in altre sedi, nella seduta dello scorso 15 marzo il presidente Lorenzo Dellai abbia trattato la questione con molta pacatezza, senso del reale e grande obiettività. È un'osservazione mia, ma contestare al ministro il mancato esito sufficientemente positivo della richiesta, mi sembra riduttivo. Se non ricordo male, in sostanza si trattava della richiesta di aumentare le quote di volo nell'area trentina perché gli aerei disturbavano volando a bassa quota. Ciò in definitiva è stato fatto, ma è difficile pretendere che un ministro della Repubblica operi deliberatamente discriminazioni, accontentando solo gli abitanti di una particolare valle o provincia. Gli

italiani delle altre valli alpine e appenniniche, della Campania o della Sicilia non hanno gli stessi diritti?

Alla fine le quote di volo sono state raddoppiate su tutto il territorio nazionale, dopo la tragedia, ma in Trentino di più, c'è una « scatola » dove non si può volare sotto i 13 mila piedi.

D'altra parte, come diceva il ministro Andreatta — con il quale ho lavorato parecchio ed al quale va il mio pensiero — e come ha confermato nella sua recente audizione il capo di Stato Maggiore dell'aeronautica, quella a bassa quota è un'attività riconosciuta a tutti i livelli come indispensabile per l'addestramento ed è, come già evidenziato, strettamente connessa a salvaguardare la sicurezza del volo. È inconfutabile che in qualsiasi mestiere l'addestramento è sinonimo di sicurezza, soprattutto in una professione di alta specializzazione qual è il pilotaggio di un velivolo da combattimento. Questa cultura è condivisa e ad essa si informa l'attività di volo di tutte le nazioni della NATO ed anche di quelle non partecipanti all'Alleanza.

Rimane il dilemma, che va affrontato serenamente e con equilibrio, di quanto il Governo italiano possa permettersi di compromettere la sicurezza dei voli e l'operatività delle proprie forze armate a favore della riduzione dell'inquinamento acustico (la sicurezza del volo è assicurata dal rispetto delle regole). Qui l'incolumità dei cittadini è fuori discussione, ma forse la condivisione di una minima quota-parte di disagio, lo Stato dovrebbe pur avere la possibilità di richiederla. Il cittadino tollera sempre meno l'inquinamento acustico come nel caso di Malpensa, Rimini, Fiumicino o Linate.

Penso, e questa volta parlo da tecnico aeronautico con 45 anni di esperienza, che le limitazioni di quota ora in vigore siano veramente il massimo che può essere assorbito dalle forze armate senza pregiudicare la sicurezza dei voli e l'operatività, come è emerso anche dai seminari organizzati insieme con i carabinieri, la polizia ed altre forze dell'ordine. L'utilizzo, già in essere, delle predisposizioni

individuata dalla Commissione Tricarico-Prueher garantirà più che adeguatamente il rispetto e l'applicazione delle regole nazionali da parte americana o di altre nazioni temporaneamente nostre ospiti.

Signor presidente, onorevoli commissari, non ritengo di avere altro da aggiungere. Spero di aver sgombrato il campo da dubbi e mi dolgo se dovessi averne aggiunti di altri. Ad ogni modo sono disponibile per eventuali quesiti o chiarimenti. Grazie.

PRESIDENTE. Nel ringraziare il generale Arpino per l'ampia relazione, do la parola al collega Boato.

MARCO BOATO. Mi scuso con il generale Arpino del ritardo con cui ho preso parte alla riunione, perciò se ad uno dei quesiti che le sottoporro lei avesse già risposto durante l'esposizione, me lo dica che leggerò il resoconto stenografico.

Nel corso della relazione lei ha fatto alcune considerazioni generali nella sua veste attuale, ed in quella precedente, che non chiamano in causa la Commissione come tale. Premetto che abbiamo il massimo rispetto del ruolo dell'aeronautica militare, non mettiamo in discussione l'attività svolta né la professionalità di chi ne fa parte o le esigenze a cui deve far fronte per gli impegni assunti dal nostro paese; né alcuno mette in discussione le alleanze a cui partecipiamo, i compiti ai quali assolvere e così via: l'ho voluto specificare perché noi facciamo parte di questa Commissione, che non è responsabile dei titoli apparsi sui giornali. Tra l'altro, questa Commissione sta avendo uno scarsissimo rilievo sulla stampa per nostra scelta; stiamo lavorando con assoluta discrezione e daremo al Parlamento una relazione che avrà la pubblicità di tutti gli atti parlamentari.

Lei si è riferito al prima e al dopo guerra fredda, ciò che mi ha colpito positivamente; non a caso lei ha parlato di un lungo lavoro di revisione degli accordi cominciato nel 1989, che rappresenta una data decisiva nella storia europea e mondiale, ed ha detto che il traguardo dello

« zero incidenti » è utopistico, cosa che vale per tutte le attività dell'uomo, non solo per l'aeronautica. Ho voluto citare questo passaggio per sottolineare che nel quadro generale non vi sono elementi di disaccordo o di diversità di valutazione; qualche interrogativo tuttavia emerge in me riguardo alle finalità della nostra Commissione, ossia l'approfondimento della strage del Cermis e ciò che si deve fare in futuro per evitare che simili tragedie si ripetano. Per quanto riguarda il futuro, nelle varie audizioni svolte finora — comprendendo quella odierna e la missione ad Aviano — sono emersi elementi positivi e rassicuranti, perciò le chiederei di spiegare in che fase è il recepimento formale delle raccomandazioni della Commissione Tricarico-Prueher, perché è uno degli aspetti da sottolineare nella relazione al Parlamento.

Sono perplesso invece sulle vicende precedenti, compresa la risposta fornita dal ministro Andreatta — mi associo alle sue parole di solidarietà e di affetto per la situazione in cui versa — nel dicembre 1996 ad un documento inviatogli dall'allora presidente della provincia autonoma di Trento, Carlo Andreotti, all'inizio dell'agosto 1996. In sostanza sei mesi dopo viene data una risposta totalmente evasiva, che sarà stata suggerita da qualcuno perché l'onorevole Andreatta non è un tecnico, in cui si conferma che si sarebbe continuato negli stessi termini.

Lei, in un passaggio della relazione, ha detto che non si tratta di stragi annunciate: anch'io sono convinto che alcune segnalazioni sono dettate dall'emozione, dall'impressione e, del resto, non si può chiedere al cittadino o all'autorità amministrativa locale di raccogliere le prove. Tuttavia l'episodio del Falzarego del 1987 poteva essere una strage effettiva, non annunciata: solo perché la cabina della funivia era ferma ci sono stati solo dei feriti! L'episodio di Cortina del 1985, quando un aereo ha puntato sullo stadio del ghiaccio a 70 metri di altezza, poteva diventare una strage annunciata! L'episodio di Vallarsa, quando un aereo ha colpito i cavi ad alta tensione all'interno

di una valle, poteva diventare una strage annunciata! Potrei ricordare altri cinque o sei episodi del genere. Questo per dire che probabilmente, se questo tipo di episodi e di violazioni verificatesi in passato avessero trovato una risposta più rigorosa, più decisa e più decisiva, la strage - annunciata o meno - del 3 febbraio 1998 non ci sarebbe stata. Convegno con lei che la strage si è verificata perché sono state violate tutte le regole, anche quelle esistenti, che però erano insufficienti, tant'è che si è provveduto a modificarle.

Le do atto della lealtà, perché più volte ha sottolineato che l'aeronautica non ci aveva pensato prima, anche riguardo alle competenze del comandante della base di Aviano. Ha usato espressioni molto esplicite nel dire che è inspiegabile quanto è avvenuto il 3 febbraio 1998 e che non sarebbe accaduto se non vi fossero state tutte quelle violazioni. Ma la violazione delle violazioni è che quel volo possa essere stato effettuato. Su questo mi pare che vi sia una palese discordanza fra ciò che anche pochissimi giorni fa ci ha ripetuto il generale Tricarico, il quale ha parlato di volo clandestino, e ciò che qualche settimana fa ci ha detto il generale Vannucchi, che ha ritenuto assolutamente illegittimo quel tipo di volo. Come è potuto accadere che non solo quel volo che era il 12° ma anche gli undici precedenti siano stati autorizzati, quando per quel tipo di operazione (Bosnia, *Deliberate guard*), quel tipo di reparti, che non erano stanziali e non erano il 31° stormo, non avrebbero potuto compiere quell'addestramento?

PRESIDENTE. Questo punto è importante. Lei ha parlato di non precettività della nota del 21 aprile 1997 e di voli vietati per reparti non stanziali, escluse le operazioni in Bosnia. Se la nota non aveva natura precettiva, qual era la sua finalità?

DANIELE FRANZ. Rivolgo al generale Arpino un doveroso ringraziamento e mi

scuso perché al termine del mio intervento dovrò allontanarmi poiché sono atteso in altra Commissione, dove dobbiamo procedere all'elezione del presidente.

La prima questione riguarda l'accordo Tricarico-Prueher. In occasione della nostra visita ad Aviano, a domanda precisa abbiamo avuto una risposta altrettanto precisa da parte del comandante americano, il quale ha parlato di un'applicazione tendenzialmente discrezionale delle norme della Tricarico-Prueher, che venivano recepite sotto la forma generica della raccomandazione, facendo così intendere che lui, amico non solo del comandante italiano della base ma anche della nostra nazione, riteneva di dare un'effettività operativa a quelle che comunque rimanevano esclusivamente delle raccomandazioni.

DANIELE FRANZ. Mi chiedo quindi se sia il caso di farle diventare qualcosa in più che semplici raccomandazioni e fare in modo che il Governo americano le recepisca compiutamente.

Per quanto riguarda il secondo punto che desidero sottoporre alla sua attenzione, citerò la procura militare di Padova da noi audita agli inizi dei nostri lavori. Più volte i procuratori militari hanno usato il termine «responsabilità politica»: si tratta quindi non di una valutazione emersa dalla Commissione ma forse di una cortese provocazione delle due autorità udite in quel momento.

Sul fatto che si tratti o meno di una strage annunciata ho apprezzato le sue osservazioni: credo che nessuno possa giungere ad una speculazione tale da affermare che si sia trattato di una strage annunciata. Come lei ha affermato e come io potrei ribadire è assolutamente illegittimo pensarlo. Resta però il fatto che vi è stata una serie di atti di sindacato ispettivo, che sono qualcosa in più rispetto alla semplice denuncia dei cittadini e hanno una veste ufficiale, che tendenzialmente hanno lasciato gli organismi competenti -

che non risiedono certamente all'interno delle forze armate, ma sono ministri, indipendentemente dalla forza politica di appartenenza — indifferenti.

Senza entrare nel merito dell'accordo Tricarico-Prueher, probabilmente, al netto della responsabilità che dal punto di vista soggettivo è in capo al pilota, dal punto di vista oggettivo, se esso fosse stato siglato un mese prima, si potrebbe dire che la nazione aveva fatto tutto ciò che era lecito attendersi per evitare una fattispecie del genere, comunque da addebitare a quel grado di incoscienza umana che ogni tanto emerge anche nelle persone più coscienti.

Credo di poter dire che se c'è stata sudditanza psicologica, essa certamente deve essere ricercata non negli organismi militari ma in qualche organismo di natura politica, atteso che l'alleato in questione è da lungo tempo il principale alleato della nostra nazione ed è anche la più grande potenza non solo del mondo occidentale ma del nostro universo mondo.

Prima della strage era ragionevolmente possibile addivenire ad un accordo simile al Tricarico-Prueher, che ha trovato poi una grande accelerazione nell'emotività provocata dai fatti? In caso affermativo, fermo restando che le segnalazioni provenivano non esclusivamente dai cittadini ma anche da colleghi parlamentari che le hanno prodotte nelle dovute sedi, perché tale strada non è stata perseguita?

LUIGI OLIVIERI. I colleghi che mi hanno preceduto hanno già formulato le domande più interessanti relative al livello di precettività dello SMA 332 del 21 aprile 1997, al perché non fosse precettivo e al motivo per cui fosse stato emanato.

Alla luce della chiara esposizione del Capo di Stato maggiore, desidero sollevare una questione concernente il fatto che le segnalazioni il più delle volte (nel 99 per cento dei casi) risultano essere mere illusioni, perché si pensa di aver visto qualcosa che poi risulta diversa. Chi parla ha presentato, nel giugno 1997, un'interrogazione parlamentare sulla base non di

illusioni ma delle tegole dei tetti scoperti a Nago Torbole. Il ministro Andreatta, alle Commissioni difesa riunite, il 5 febbraio 1998, cioè due giorni dopo la tragedia del Cermis, in merito a quella interrogazione, disse che non era in grado di dare alcuna risposta — ma si prometteva di darla — perché lo Stato Maggiore dell'Aeronautica non era in grado di identificare la nazionalità dei velivoli che avevano fatto quel sorvolo a così bassa quota sul paese di Nago Torbole. Il fatto che io stia ancora attendendo una risposta ha poca importanza, ma vorrei sapere se siamo in grado oggi di evitare che non siano identificabili aeromobili italiani o meno che svolgono questo tipo di attività, anche alla luce di tutto quello che è intervenuto dopo il 3 febbraio 1998.

ELVIO RUFFINO. L'audizione odierna è particolarmente importante per la funzione che lei, generale Arpino, riveste oggi e per quella che rivestiva all'epoca dei fatti. L'attesa non è stata delusa, perché su molti punti abbiamo avuto elementi di chiarezza ma anche di autocritica e di orgogliosa affermazione della professionalità, non certo inutile anche di fronte a fatti così drammatici.

Non mi soffermerò sull'importante questione delle segnalazioni più o meno corrispondenti al vero, anche se vi sono fatti concreti che dimostrano che si tratta non di illusioni ma di episodi reali di una certa rilevanza.

Desidero invece soffermarmi brevemente sulla questione dell'autorizzazione del volo. Non si tratta solo di capire se dodici voli che non dovevano esserlo sono stati autorizzati (in quanto fra le diverse centinaia di voli, questo poteva essere un elemento influente) perché purtroppo uno di questi voli ha avuto un epilogo tragico, per cui tale elemento è diventato rilevante. Si trattava comunque di voli di addestramento effettuati da personale non stanziale e quindi soggetto ad un rischio maggiore.

Ciò che mi ha colpito è la valutazione diversa di alcuni fra i massimi gradi dell'Aeronautica militare in servizio o

meno su chi doveva autorizzare quel volo. Mi colpisce il fatto che alcuni degli esponenti di maggior rilievo abbiano dato valutazioni diverse sul fatto che doveva essere autorizzato da Martina Franca o da Vicenza. I generali Vannucchi e Tricarico hanno affermato che quel volo doveva essere autorizzato da Vicenza, mentre altri ufficiali dell'Aeronautica, fra cui anche lei, dicono che la procedura era tale per cui il volo doveva essere autorizzato da Martina Franca.

Uno dei temi su cui indagiamo è proprio la manifestazione della funzione di comando e di controllo: se i principali responsabili dell'Aeronautica di allora e di oggi, con funzioni diverse, alcuni in servizio e altri no, non sono d'accordo fra loro sulle procedure, si crea in noi un sospetto e un'inquietudine che vanno molto al di là dell'episodio che in sé potrebbe essere limitato. Ancora oggi non è chiaro chi dovesse autorizzare e in che modo: questo è un elemento significativo.

Lei ha accennato a questo tipo di problemi, ma forse non vi si è soffermato quanto mi aspettavo, per cui le chiedo di tornare su questo punto.

PIETRO MITOLO. Ringrazio il Capo di Stato maggiore della difesa per la sua ampia e puntuale relazione che, a differenza di altre che abbiamo ascoltato, è stata esaustiva. Non ho quindi domande da porre, anche in considerazione delle risposte che darà ai colleghi intervenuti. Desidero solo dire che dall'esame della relazione del generale Tricarico e dalle decisioni assunte, si evince chiaramente che è stato posto rimedio alle lacune che purtroppo esistevano. Si comprende anche che non vi è stato un certo controllo, ma non c'è dubbio che la responsabilità dell'incidente ricade ampiamente non sull'Aeronautica italiana ma sul comportamento del comandante dello stormo e di chi aveva la responsabilità del personale americano. Basti pensare che non aveva adempiuto al più elementare obbligo di adeguarsi alle norme facendo volare i propri piloti con le carte americane, pur avendo a disposizione quelle italiane. È

evidente che vi è stata una carenza, oltre all'indisciplina del pilota e di chi ha condotto il volo.

PRESIDENTE. Alcune domande che intendevo porle sono state anticipate da chi è intervenuto, perciò non le ripeterò. Ella ha detto — può correggermi se sbaglio — che per ogni segnalazione veniva aperta un'indagine: invero vi sono state molte segnalazioni nella vicenda precedente alla tragedia e per ognuna di queste è stata aperta un'indagine, sì o no?

Lei ha sostenuto che l'attività addestrativa è notevolmente diminuita in considerazione dell'inquinamento acustico anziché per la sicurezza che deve essere garantita al cento per cento, ma le lamentele degli abitanti della zona erano determinate dal pericolo che non fosse garantita la sicurezza; è vero anche che il privato, in quanto incompetente, non riesce a determinare con esattezza il limite, ma il parroco di una chiesetta di montagna ha dichiarato di aver visto passare dei velivoli ad una quota più bassa di quella della chiesa stessa, ciò che costituisce un riferimento molto preciso. Cosa può dire al riguardo?

Tra le regole vigenti prima dell'incidente e quelle nuove introdotte successivamente, che differenze vi sono?

Agli americani erano state fornite le nostre carte di volo, loro però le hanno completamente ignorate dal momento che hanno utilizzato le loro su cui non era segnato né il paese di Cavalese, né tanto meno la funivia del Cermis: i comandi italiani erano al corrente della disinvoltura con cui gli americani eseguivano le esercitazioni ignorando completamente le carte di volo italiane? La ringrazio.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
ERMANNIO IACOBELLIS

MARIO ARPINO, *Capo di Stato maggiore della difesa*. Signor presidente, per rispondere unificherò in categorie i quesiti rivolti, nel senso che tratterò della precettività del messaggio del 21 aprile e delle

discordanze; delle finalità della nota del 21 aprile, delle segnalazioni e delle relative conseguenze; delle regole vigenti e degli accordi della Commissione Tricarico-Prueher.

In ordine alla precettività del messaggio del 21 aprile e del perché sia stato scritto si traggono elementi utili dalla sua lettura. In esso si dice che « questo *meeting* » — di cui il messaggio è la sintesi delle conclusioni — « è stato organizzato per esaminare e trovare soluzioni possibili per minimizzare l'impatto sociale ed ambientale sopra il territorio italiano, dopo oltre tre anni di operazioni aeree sulla Jugoslavia, eccetera » (mi scuso per la sintassi ma ho tradotto). Non si parla mai di sicurezza del volo; il messaggio auspica e richiede misure per minimizzare l'impatto ambientale ed io lo considero come una richiesta. Questo è il suo spirito.

Circa le discordanze sulle affermazioni dei generali Vannucchi e Tricarico relativamente a questa missione ovvero se questa dovesse essere recepita nell'ambito di quelle autorizzate dal CAOC, cioè l'organo della NATO di Vicenza, o se era giusto che la missione, ancorché fattibile o non fattibile...

MARCO BOATO. Per quanto riguarda Vicenza, si è detto che la missione non avrebbe dovuto essere autorizzata.

MARIO ARPINO, *Capo di Stato maggiore della difesa*. Esatto. Era giusto inserire la missione nel piano di volo giornaliero. Non a caso i due altissimi ufficiali, generali a tre stelle, cioè un grado di vertice, sono ex comandanti della V ATAF.

Nella mia relazione ho citato queste discordanze, dando varie motivazioni; forse per i gradi più bassi può valere l'emozione del momento, ma i due alti ufficiali hanno presente l'aspetto NATO del problema. Devo ricordare che il CAOC, l'agenzia che opera sotto la responsabilità della NATO, del comandante della V ATAF e di quello di AIRSOUTH, gestisce tutte le missioni operative o addestrative all'operatività afferenti alla Bosnia. Queste, però, non sono le uniche

attività dei reparti, perché ogni reparto di volo ha bisogno di un addestramento proprio. Per esempio, un reparto che si rischia su un territorio dovrà fare voli di ambientamento e queste missioni sono addestrative di reparto che non possono non essere compiute, dato che ciò comprometterebbe la sicurezza del volo. Non si tratta di missioni addestrative per la Bosnia, nel senso che non ripetono il tipo di armamento, di percorso, di difficoltà di quelle operative, ma riguardano l'addestramento del reparto su un territorio nuovo e certamente non rientrano nelle missioni autorizzabili dal CAOC. Quindi rientrano nella programmazione giornaliera di volo dei reparti, così come fanno i reparti nazionali stanziali.

MARCO BOATO. Non esisteva il divieto di volo a bassissima quota per chi faceva parte della missione *Deliberate guard* ?

MARIO ARPINO, *Capo di Stato maggiore della difesa*. Questo è il punto, non c'era il divieto, non è mai stato espresso. Chiedevamo che il divieto venisse espresso, ma non è mai stato fatto espressamente.

MARCO BOATO. Perché ci dicono che se quel tipo di richiesta fosse arrivata a Vicenza sarebbe stata respinta ?

MARIO ARPINO, *Capo di Stato maggiore della difesa*. Perché non era una missione finalizzata alla Bosnia, quindi è giusto il suo inserimento nel piano di volo giornaliero.

MARCO BOATO. Se non c'era questo divieto, ci hanno detto il falso in molti !

MARIO ARPINO, *Capo di Stato maggiore della difesa*. Il divieto non c'era. Nessuno ha mai precettato con questo messaggio, né era mio intendimento cancellare attività addestrative di reparto.

Un esempio: qualsiasi pilota di reparto deve rinnovare le abilitazioni, come quella strumentale, attraverso un esame in volo con un istruttore o con un altro velivolo

che segue. Se nel periodo di addestramento c'è questo tipo di scadenza, il rinnovo va fatto, ma non è una missione che deve ricevere l'autorizzazione del CAOC.

MARCO BOATO. Io parlavo del divieto di volo a bassissima quota per l'operazione *Deliberate guard*, cioè il divieto di volo specifico per i reparti rischierati per quella missione.

MARIO ARPINO, *Capo di Stato maggiore della difesa*. Anche la bassa quota rientra nelle qualifiche da mantenere, così come il tiro e la strumentale. Trattandosi di fatti episodici ed essendo ben contenti che l'attività era stata drasticamente ridotta - tanto che negli ultimi tre mesi solo 11 missioni sono state inserite nel programma - non ci siamo preoccupati. La peculiarità è che il 31° stormo avrebbe dovuto coordinare e controllare la regolarità delle attività dei reparti americani che di esso facevano parte, ma quando abbiamo riscontrato l'esistenza di 11 missioni nell'arco di tre mesi, nessuno si è spaventato. Non era un problema di sicurezza del volo; quale impatto acustico potevano provocare quelle 11 missioni volate presumibilmente per rinnovare o mantenere le qualifiche nell'ambito di centinaia di missioni? Nessuno.

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE GIOVANNI MARINO

MARCO BOATO. Ma non è emerso da nessuna parte che quel tipo di missione era stata autorizzata per le finalità da lei indicate; non è emerso da nessun documento, né è stata data alcuna giustificazione. Ci è stato detto che è stata mascherata all'interno di un'attività di un reparto stanziale, qual è il 31° stormo, mentre si trattava di un reparto non stanziale rischierato ad Aviano per la missione *Deliberate guard*. È una novità.

MARIO ARPINO, *Capo di Stato maggiore della difesa*. Nessuna novità, sto cercando di dare una spiegazione utilizzando la chiave dell'esperienza.

Personalmente non mi sarei allarmato, né avrei vietato questa missione, pur avendo chiesto di ridurre o di eliminare queste missioni, perché contento del risultato ottenuto. Ricordo che il mio risultato era il contrasto all'inquinamento acustico, non i problemi di sicurezza del volo che nessuno di noi avrebbe mai immaginato, altrimenti avremmo vietato tutte le missioni. Io stesso avrei vietato queste missioni e il messaggio non sarebbe stato trasmesso per informazione alle varie agenzie, ma sarebbe stato precettivo per tutti. Come lo è stato un messaggio fatto in seguito, in un momento di panico, il quale precisava che quelle attività erano vietate. In realtà era stato chiesto di vietarle ma non erano state vietate.

MARCO BOATO. Il messaggio è precedente al 3 febbraio: siamo nell'aprile dell'anno prima.

MARIO ARPINO, *Capo di Stato maggiore della difesa*. Non vedo queste incongruenze. Spiego le differenti interpretazioni dei due colleghi, ex comandanti NATO, con una prospettiva NATO: loro dovevano gestire non missioni di PVG, ma solamente missioni di CAOC, e non essendo questa una missione di CAOC, se fosse acceduta, attraverso i programmi informatizzati, il loro computer l'avrebbe respinta. Da qui discende il fatto che non l'avrebbero mai autorizzata, nel senso che non sarebbe mai arrivata. Sinceramente, guardando le cose in termini pratici con l'occhio della persona esperta, non vedo né discordanze né tentativi di frode - su questo non posso mettere la mano sul fuoco - da parte del reparto rischierato; forse vedo della noncuranza, del *careless*, una mancanza di attenzione da parte del comando del 31° stormo, che avrebbe dovuto verificare che tutte le regole ben note fossero rispettate. È per questo che al comandante nazionale di Aviano, fino allora, non era stato comandato di verificare gli aspetti operativi e i piani di volo, così come verificato dai giudici Block e Iacobellis. Non aveva alcuna facoltà di farlo, perché i suoi compiti erano asso-

lutamente al di fuori di tutto questo e si limitavano alle attività aeroportuali in termini operativi, per quanto riguarda le partenze e i decolli.

Una volta che il CAOC o Martina Franca avevano accettato la missione, e il tutto ritornava nelle mani del comandante dello stormo che avrebbe dovuto controllare i piloti delle squadriglie aggregate. La responsabilità era nelle mani del pilota che avrebbe dovuto volare quel percorso, ancorché stilato negli standard a 500 piedi, 2000 piedi, eccetera, secondo le notizie ai naviganti e le disposizioni. Non trovo incongruenze.

MARCO BOATO. Però c'è un paradosso (noi non siamo dei tecnici, ma i nostri consulenti sì): mentre per i reparti stanziali valeva la quota minima di 500 piedi, per i reparti rischierati vi era il divieto di scendere al di sotto dei 2000 piedi. È difficile capire che lo stesso aereo e lo stesso equipaggio, in una veste possono andare fino a 500 piedi (quello di cui parliamo è andato molto al di sotto e ha provocato ciò che sappiamo) e in una veste diversa devono rimanere al di sopra dei 2000 piedi. Questo aspetto non è convincente; sembra che vi sia una clandestinità e cioè che un volo sia stato - uso un'espressione del generale Tricarico - « infilato » in un piano che riguardava un reparto stanziale, il quale si presume conoscesse meglio il territorio.

MARIO ARPINO, *Capo di Stato maggiore della difesa*. Un reparto, un velivolo ed un pilota rischierati volano sempre sotto un'unica veste.

MARCO BOATO. Ma lì è stato « infilato » nel 31° stormo.

MARIO ARPINO, *Capo di Stato maggiore della difesa*. Sì, perché tutte le missioni di Aviano venivano coordinate dal 31° stormo, che ha un centro operativo che produce le missioni anche per i reparti aggregati. Quindi, è normale che faccia riferimento al 31° stormo, il quale però non ha esercitato il controllo. Per il

comandante di Aviano era normalissimo trovare la missione di un reparto aggregato nei piani di volo giornalieri del 31° stormo: non poteva arrivarci diversamente, se non attraverso il CAOC di Vicenza, però non era quello il caso, perché la missione non era gestita da Tricarico o da Vannucchi precedentemente.

Trovo il tutto congruente con una spiegazione che però solo una visione completa può dare: questo sto cercando di trasferirvi, anche se so che non è facile come io difficilmente potrei recepire l'esperienza di parlamentare o di presidente di una Commissione.

MARCO BOATO. Ho già precisato che noi non siamo dei tecnici.

MARIO ARPINO, *Capo di Stato maggiore della difesa*. Per me è tutto spiegabile. Naturalmente si va da un estremo all'altro: vi è l'ipotesi per cui erano in malafede e hanno cercato di contrabbandare il volo attraverso il 31° stormo.

MARCO BOATO. Questa ipotesi non la formulo io: sto usando un'espressione contenuta nel resoconto stenografico dell'audizione del generale Tricarico, che il Governo italiano ha messo a capo - insieme con il collega americano - della commissione che deve prendere i provvedimenti affinché episodi come quello di cui parliamo non si verifichino più. Ciò è stato detto non da Marino o da Boato, che non sono dei tecnici, ma da un generale che aveva un incarico all'epoca e ha avuto il compito di adeguare le normative, alla luce di quello che è successo.

MARIO ARPINO, *Capo di Stato maggiore della difesa*. Ho capito perfettamente: lo ha detto il generale Tricarico e la prima impressione è che non potevano volare e hanno cercato di farlo aggirando l'ostacolo, cioè il blocco elettronico del CAOC. Questa è una versione plausibile; ma può essere anche vera la mia ipotesi che è più benevola: la missione pianificata non rientrava tra quelle NATO e non era gestibile

dal CAOC, ma era gestibile attraverso un normalissimo piano di volo. Qualunque pilota francese che atterra a Grosseto è libero di andare al controllo di aeroporto e compilare un piano di volo che viene approvato se è regolare, se rispetta i limiti ed è presentato nei formati dovuti. Capisco che la cosa dia adito a dubbi; capisco che due ufficiali, che allora avevano un alto comando NATO, nella loro ottica NATO (allora non poteva essere diversa, come i loro ricordi riferiti a quel periodo non potevano che essere NATO), dicano che la missione da loro non sarebbe passata: è vero perché la missione non doveva passare. Non trovo incongruenze. Se vi sia stato tentativo di frode, lo sa solo il pilota. Può anche darsi, viste le gravi inadempienze, però non vorrei pensare solo a questo. Posso anche pensare che tutto sia avvenuto regolarmente, perché così doveva avvenire. La missione non era autorizzata? Era stato chiesto di non autorizzare più missioni di quel tipo, ma nessuno aveva detto che non dovevano essere autorizzate. Lui l'ha presentata ed è stata accettata, per cui era a posto. Poi ha combinato ciò che sappiamo.

Per quanto riguarda la validità delle segnalazioni, ho già detto che spesso esse portano ad incongruenze di valutazione. Ne arrivano molte ma non tutte sono attendibili. Credo che sia la testimonianza del presidente della provincia Dellai, sia quella del sindaco di Cavalese...

MARCO BOATO. Dellai ha solo detto che la protesta è stata fatta in stile alpino, nel senso che non sono andati in piazza con le bandiere.

MARIO ARPINO, *Capo di Stato maggiore della difesa*. Ho trascritto parte delle affermazioni del sindaco di Cavalese, audito l'8 marzo di quest'anno, che mi sembrano illuminanti e che avrebbe tutto l'interesse ad amplificare la vicenda.

PRESIDENTE. La persona interrogata all'epoca non era sindaco di Cavalese.

MARIO ARPINO, *Capo di Stato maggiore della difesa*. Leggo testualmente.

«... Spero abbiate compreso che i voli che si sono ripetuti più e più volte, erano voli soprattutto nazionali, legali, autorizzati, entro le quote stabilite, per i quali non era possibile procedere con denunce perché non serviva 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».

Il sindaco di Cavalese ha anche aggiunto «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 le azioni perché queste, a livello penale di responsabilità, non potrebbero portare a niente».

MARCO BOATO. Nel corso di quell'audizione, da lei letta accuratamente, il sindaco Gilmozzi — persona rispettabilissima che pochi giorni fa è stato rieletto — non ci ha messo a conoscenza dell'unico caso in cui, in consiglio comunale, era stata presentata un'interrogazione e data una risposta per un episodio di cui abbiamo avuto contezza successivamente. Il sindaco, essendo ancora fisicamente presente in aula, ha citato quell'episodio che aveva totalmente dimenticato. Ha anche aggiunto che una volta portate a conoscenza dell'autorità politica più eminente le segnalazioni, ossia la giunta provinciale di Trento, a lui non competeva più intervenire, com'è comprensibile dato che il sindaco di un piccolo paese non può pensare di modificare le regole. A cascata vi è poi l'episodio della lettera del presidente della provincia autonoma di Trento, Andreotti, che scrive al ministro della

difesa ricevendo una risposta sei mesi dopo - sono cauto nel citare il ministro della difesa dell'epoca, perché personalmente gli sono amico e sono addolorato della situazione in cui versa - con la quale si affermava di aver recepito la preoccupazione, ma tutto sarebbe continuato come prima. La vicenda di Cavalese è dunque un po' più complessa.

PRESIDENTE. In quell'occasione vi fu un contrasto duro tra il sindaco di Cavalese e il rappresentante del Comitato 3 febbraio proprio su questa omissione, volontaria o involontaria, del sindaco stesso.

MARCO BOATO. Tanto che il sindaco ha ripreso la parola per citare l'episodio.

MARIO ARPINO, *Capo di Stato maggiore della difesa*. Mi sembra un azzardo parlare di stragi annunciate che avrebbero dovuto indurci ad una maggior cautela, che comunque vi è stata perché quando giunge una segnalazione si « scatena » una ricerca meticolosa. Pensate che la sola aeronautica italiana compie 150-180 mila ore di volo all'anno e le segnalazioni giungono con grande ritardo, sono imprecise ed è molto difficile rintracciarle.

Qualcuno ha chiesto se, a seguito di quanto accaduto, sarà possibile accertare con precisione fatti simili a quello di Torbole. Rispondo forse sì, forse no; con grandissima difficoltà, a meno che le segnalazioni siano estremamente precise, riusciamo a dirimere questioni del genere e se qualcuno non dice la verità, la nostra indagine - costosa - fallisce. Non è possibile in nessun modo seguire la navigazione a bassa quota, soprattutto fra le montagne dove non si vola più perché è praticamente impossibile seguire con il radar. Il *flight recorder* potrà essere sviluppato per i velivoli che già lo hanno, perciò si dovrà orientare la ricerca tra centinaia di migliaia di voli eseguiti da noi e dai reparti stranieri, che hanno periodi di rotazione molto brevi.

MARCO BOATO. Accetta un dialogo con chi ha il massimo rispetto nei suoi

confronti, dal momento che dobbiamo approfondire una vicenda?

MARIO ARPINO, *Capo di Stato maggiore della difesa*. Sì, certo.

MARCO BOATO. L'episodio citato dal collega Olivieri è caratterizzato dall'indicazione del giorno, dell'ora, della località - che credo corrisponda ad una delle rotte seguite - per cui nell'ambito di quella mole di ore di volo da lei ricordata può essere identificato. Chi volava quel giorno, a quell'ora, su quella rotta? Ritengo che una risposta si possa avere.

Per l'episodio di Cortina del 1995 le autorità statunitensi hanno opposto una forte resistenza nel dare una risposta, sono passati mesi e reiterate richieste prima che il velivolo fosse identificato e, come dice il magistrato, è stata data una risposta un po' sprezzante del tipo: « se ritenete che vi sia una violazione penale, rivendicheremo la giurisdizione in base al trattato di Londra ».

I problemi sono molto complessi e con l'aiuto dei consulenti anche noi profani abbiamo capito le difficoltà, però per alcuni episodi specifici, individuati per data e luogo, non è stata data risposta da parte italiana, come nel caso di Torbole, oppure vi è stata una forte resistenza nel rispondere e quando lo si è fatto si è ribattuto con altre argomentazioni, il che ha portato all'archiviazione.

MARIO ARPINO, *Capo di Stato maggiore della difesa*. Non voglio essere il difensore d'ufficio di nessuno, anche perché ho svolto inchieste e irrogato sanzioni severissime come il ritiro del brevetto. In un caso in cui avevamo chiesto il ritiro del brevetto per palese violazione, un tribunale amministrativo regionale ha fatto in modo che il pilota lo riavesse; in un altro caso, in cui il pilota ha puntato il Macchi 339 su casa propria a bassissima quota con l'allievo a bordo, siamo giunti fino al Consiglio di Stato ed ora il pilota è un comandante dell'Alitalia.

Qualcuno ha chiesto se, dopo quanto accaduto, saremo in grado di identificare

l'autore del misfatto, perché per Torbole di questo si è trattato: rispondo che faremo tutto il possibile come sempre abbiamo fatto, ma non riusciamo a garantire il risultato.

Vorrei ora passare ad un'altra categoria di risposte relativa al grado di applicazione degli accordi Tricarico-Prehuer. Ci tenevo anche io a conoscerlo, come responsabile della difesa e quindi in veste diversa di quella che avevo quando ero capo dell'Aeronautica, anche perché ho dato io al ministro della difesa il nominativo del generale Tricarico per la stima e la considerazione che ho di lui.

Il 1° luglio 1999, in una riunione con i rappresentanti dello Stato maggiore dell'esercito, della marina e delle altre forze armate e degli enti operativi, sono state definite le azioni per l'attuazione delle singole raccomandazioni formulate nel rapporto. Il 2 agosto 1999, presso l'ispettorato della sicurezza del volo, si è tenuto un *meeting* con tutti i rappresentanti dei reparti statunitensi, nel quale è stato deciso di effettuare con frequenza annuale incontri con rappresentanti dell'USAF, della *US Navy*, della *US Army* e dei *Marines* per affrontare le maggiori problematiche di sicurezza del volo riguardanti l'attività degli aeromobili statunitensi in Italia (è bene che queste date restino agli atti). Il 20 settembre 1999, le decisioni adottate il giorno 1° luglio 1999 sono state formalizzate all'ufficio di cooperazione della difesa presso l'ambasciata USA e notificate a me, allo Stato maggiore della difesa, come azioni compiute. Il 29 ottobre 1999, sono stati comunicati ai comandi aeronautici interessati i nominativi degli ufficiali statunitensi designati come autorità responsabili (questi sono bei passi avanti!). Il 17 dicembre 1999, con comunicazione dell'ufficio di cooperazione per la difesa americana a Roma, sono state puntualizzate alcune procedure e norme non esattamente applicate alle unità statunitensi imbarcate. Qui voglio aprire una parentesi: noi trattiamo molto facilmente con l'aviazione degli Stati Uniti e con molta difficoltà con la marina, con

il corpo dei *Marines* e con l'esercito degli Stati Uniti. Anche l'USAF ha problemi.

MARCO BOATO. Ci è stato detto.

MARIO ARPINO, *Capo di Stato maggiore della difesa*. Devo anche dire, ad onore dell'aviazione degli Stati Uniti, che con loro non abbiamo mai avuto problemi di sorta sul territorio, anche per fatti ambientali, se non episodi riconducibili non tanto ad indisciplina quanto a puntigliosità nel voler compiere la missione a tutti i costi.

Il 24 febbraio di quest'anno, acquisito il preventivo benessere dello Stato maggiore difesa, le norme e le procedure applicate ai reparti statunitensi sono state estese anche a tutti i paesi alleati che hanno velivoli rischierati qui. Al momento, tra le raccomandazioni formulate dal rapporto, non sono state ancora applicate le seguenti: istituzione di un sito Internet e aggiornamento degli accordi tecnici; le informazioni riportate sul sito sono in larga misura da desumere da una pubblicazione (direttiva di addestramento aviazione a bassissima quota) che è in via di revisione. Per questo non vogliamo introdurre notizie ancora non mature. Finora non si è ancora provveduto — e questo è noto — a rinegoziare l'accordo a livello militare *technical arrangement*, in quanto stiamo finalizzando quello di Sigonella che farà da capostipite di tutti i 21 accordi su basi americane o su 21 differenti presenze americane in Italia.

È stato lamentato dall'onorevole Franz il fatto che durante la visita ad Aviano è sembrato che il comandante avesse ricevuto in modo poco formalmente precettivo il pacchetto di raccomandazioni: su questo ci siamo già attivati e abbiamo dato istruzioni attraverso l'Aeronautica al comandante di Aviano, il quale aveva già predisposto una lettera perché il comandante rendesse precettivo il tutto in modo pubblico per i suoi uomini e per i reparti rischierati.

Mi è stata rivolta una domanda sulla differenza di regole. Avevamo individuato una differenza già prima dell'incidente,

tanto che avevamo raddoppiato le quote per la navigazione a bassa quota dei velivoli non stanziali. Quindi, il pilota ha violato più volte: le norme standard, le nuove norme e le norme del corpo dei *Marines* che prescrivono che con quel tipo di velivolo non si può volare al di sotto dei 1.000 piedi. Subito dopo l'incidente — lo ha reso noto il ministro Andreatta — sono state raddoppiate tutte le quote: da 250 piedi si è passati a 500 in determinate aree; da 500 a 1000 genericamente parlando sul suolo italiano; 2000 su tutto l'arco alpino, definito come tale da coordinate geografiche; è stata sollevata addirittura a 13000 piedi la quota di sorvolo in un quadrato identificato da coordinate nella zona del Cermis. In questo, come dicevamo con l'onorevole Olivieri, privilegiando leggermente il Trentino, visto il torto subito, rispetto alle altre regioni italiane.

MARCO BOATO. Una specie di risarcimento postumo.

MARIO ARPINO, *Capo di Stato maggiore della difesa*. L'accordo Tricarico-Prehuer recepisce gran parte di tutte queste limitazioni o dei nuovi assetti di quota. Ribadisco che siamo veramente arrivati al punto in cui toglieremmo qualsiasi contenuto addestrativo a questo tipo di attività se provvedessimo ad innalzare ulteriormente i limiti. D'altro canto le attività che svolgiamo all'estero sono costosissime e soddisfano solo in parte le nostre esigenze addestrative.

Spero di avere contribuito, più che a creare altre incertezze, a chiarirne alcune. Non pretendo di essere stato esauriente. Su molte delle questioni prospettate ho

utilizzato la mia esperienza e il mio modo di vedere e sentire. Posso ammettere che non tutto ciò che ho detto è asettico, ma spero che venga considerato come un contributo. Ringrazio per l'attenzione.

PRESIDENTE. La ringrazio vivamente a nome della Commissione per la completa disponibilità dimostrata. Avevamo la necessità di porre alcune domande per arricchire la nostra conoscenza e per approfondire l'indagine che ci impegnerà ancora per un certo tempo.

La ringrazio nuovamente per la relazione e per le risposte che ci ha dato e che la Commissione avrà modo di valutare attentamente attraverso il resoconto stenografico dell'audizione.

Comunicazioni del presidente.

PRESIDENTE. In relazione alla missione effettuata dalla nostra Commissione presso la base di Aviano il 3 maggio 2000, comunico che il resoconto stenografico delle audizioni tenute *in loco* è stato approntato dagli uffici della Camera dei deputati.

Propongo, se non vi sono obiezioni, che il predetto resoconto sia pubblicato in allegato a quello della seduta odierna.

La seduta termina alle 15.50.

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO
STENOGRAFIA

DOTT. VINCENZO ARISTA

Licenziato per la stampa
il 14 giugno 2000.

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

ALLEGATI

Audizioni effettuate dalla Commissione nel corso della missione presso la base di Aviano il 3 maggio 2000:

- 1) Briefing illustrativo del colonnello Alessandro Tudini sulle attività dell'aeroporto militare di Aviano.
- 2) Briefing illustrativo del generale Darnell.
- 3) Briefing del colonnello Jeffrey Eberhard sul rapporto Tricarico-Prehuer.

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

Aviano, 3 maggio 2000.

**Briefing illustrativo del colonnello Alessandro Tudini
sulle attività dell'aeroporto militare di Aviano.**

ALESSANDRO TUDINI, *Comandante dell'aeroporto militare di Aviano*. Onorevole presidente, onorevoli commissari, desidero innanzitutto rivolgere alla Commissione un saluto da parte mia e del personale della base. Vi accogliamo con l'auspicio di potervi fornire un quadro chiaro ed esauriente dell'attività che si svolge all'aeroporto di Aviano e di darvi altrettanto chiare ed esaurienti risposte agli eventuali interrogativi.

Il programma che abbiamo predisposto per questa vostra visita è il seguente: dopo una breve illustrazione delle attività dell'aeroporto per la parte italiana, passeremo alla parte americana: ci recheremo presso il comando dove saremo accolti dal generale Darnell il quale illustrerà la missione del 31° stormo. Seguirà un *briefing* del capoufficio operazioni americano relativo all'attività a bassa quota da loro svolta e all'implementazione del rapporto Tricarico-Prehuer.

Ci trasferiremo poi presso il gruppo di volo 555, dove vedremo come viene pianificata una missione a bassa quota. È prevista poi una visita a tre siti che riteniamo interessanti per la Commissione: il radar, la torre di controllo e l'ufficio operazioni.

Prima di iniziare il *briefing*, desidero presentarvi il mio staff: il tenente colonnello Nadin, capoufficio operazioni, che svolgerà la funzione di traduttore, il tenente colonnello Quarta, comandante del gruppo difesa, il maggiore Artico, capoufficio comando, il capitano Salvestrini, capo del servizio di controllo spazio aereo, e il capitano Albani, comandante del gruppo servizi generali.

Desidero riallacciarmi a quanto ho detto nell'audizione svoltasi a Roma il 5 aprile scorso, nel corso della quale ho sottolineato come l'esercizio della funzione di comando in una base un po' atipica come quella di Aviano, concessa in uso a reparti statunitensi, sia molto particolare proprio perché riguarda un'attività fondamentale attraverso cui lo Stato garantisce la propria sovranità, una sovranità che si attua, in varia misura ed in rapporto agli accordi bilaterali esistenti, in tutte le attività dell'aeroporto.

Per questo motivo e per meglio mostrare la complessità di tale funzione di comando (il controllo dell'attività operativa è parte di un

insieme di altre attività), ho ritenuto opportuno illustrare tutte le attività dell'aeroporto per poi focalizzare l'ultima parte dell'esposizione su ciò che riguarda l'attività operativa e di volo e il controllo.

Seguendo questa linea guida, abbiamo preparato un *briefing* il cui scopo è quello di illustrare l'organizzazione e l'attività dell'aeroporto di Aviano, con particolare riferimento alle modalità di svolgimento dell'attività operativa. Vi sarà una prima parte generale, in cui cercherò di darvi una fotografia dell'aeroporto: alcuni cenni storici, l'organizzazione, i compiti e le forze presenti nella base; vedremo poi in modo abbastanza sommario le attività delle articolazioni principali dell'aeroporto e ci soffermeremo, quando parleremo dell'ufficio operazioni, sull'attività operativa.

L'aeroporto è nato nel 1911 (il primo in Italia) come scuola di volo. Ad Aviano hanno avuto il brevetto i primi piloti dell'aeronautica militare (corso Aquila). L'importanza dell'aeroporto è cresciuta gradualmente ed esso è diventato sede del 18° stormo da bombardamento; ha subito varie vicissitudini durante la seconda guerra mondiale ed è stato restituito alla ricostituita aeronautica militare al termine del conflitto. Parte dell'aeroporto è stato ceduto in uso all'esercito italiano e nel 1955 è diventato base addestrativa di reparti americani. La data chiave è il 1994, quando è stato designato come sede stanziale del 31° stormo. Nel 1996 l'esercito, cioè la brigata Ariete che prima occupava la porzione di territorio sulla quale siamo ora, ha lasciato l'aeroporto e lo ha restituito all'aeronautica militare che ne ha occupato tutte le infrastrutture.

Parliamo ora di presenza americana e quindi degli accordi bilaterali che la regolamentano e la vincolano. Gli accordi principali sono tre, il *memorandum understanding* del novembre 1993, un documento a carattere politico-militare che definisce le linee guida tese a regolamentare tale presenza; il *technical agreement*, un documento tecnico-militare che dettaglia questo tipo di presenza, e il rapporto della Commissione bilaterale Tricarico-Prehuer, istituita a seguito dell'incidente del Cermis.

Vi darò ora un quadro di massima dei compiti dell'aeroporto: vigilare sull'esecuzione degli accordi bilaterali relativi alla presenza di reparti di altre nazioni rischierati sull'aeroporto. In particolare, garantire la difesa e la sicurezza dell'aeroporto, integrando le risorse nazionali con quelle americane disponibili; coordinare l'attività dei reparti rischierati; esercitare funzioni di collegamento fra le autorità militari alleate e quelle civili e militari nazionali; esercitare il controllo dello spazio aereo nell'ambito delle direttive nazionali; fornire supporto alle eventuali unità nazionali rischierate e assicurare la funzionalità di tutti i servizi generali dell'aeroporto.

Vorrei sottolineare come, nell'ambito di questi compiti, al comandante italiano è data piena responsabilità della difesa e del controllo dello spazio aereo, a tutela della sovranità nazionale del territorio, inteso come suolo e come spazio aereo.

L'organizzazione dell'aeroporto prevede il comandante, una stazione carabinieri dell'aeronautica militare, uno staff costituito dal-

l'ufficio comando e dall'ufficio operazioni e tre articolazioni principali: gruppo difesa, comando gruppo servizi generali e sezione amministrativa.

Parlerò ora delle forze rischierate sulla base: la componente stanziata, cioè la componente americana che è sulla base di Aviano a seguito degli accordi bilaterali esistenti; l'USAFI, ossia l'aeronautica militare americana in Europa, che ha un comando di vertice a Ramstein in Germania (il 31° *Fighter wing* dipende da Ramstein tramite un piccolo stato maggiore: il 16° *Air force*, autorizzato ad essere sulla base e rischierato in un'area decentrata, cioè fuori dall'aeroporto. Questo stato maggiore, composto di un centinaio di persone, è comandato dal tenente generale americano a tre stelle, Short, che ha anche l'incarico NATO di comandante delle forze aeree del sud-Europa con sede a Napoli. Per questo motivo egli è spesso assente e comunque non vi sono rapporti regolamentati tra me e il generale Short. Il mio unico interlocutore è il generale Darnell, comandante del 31° stormo e il mio dialogo avviene solo con lui; non vi è necessità che io parli col suo superiore diretto, così come egli non ha necessità di parlare con il mio superiore diretto: abbiamo piena autonomia nella gestione della base nell'ambito delle nostre competenze); il 31° stormo con due gruppi di volo di F16.

MARCO BOATO. Da quando è in carica il generale Darnell?

ALESSANDRO TUDINI, *Comandante dell'aeroporto militare di Aviano*. Ha assunto l'incarico il 21 gennaio di quest'anno.

Come dicevo, abbiamo due gruppi di volo e un distaccamento di elicotteri UH60; un organico stanziato di 4.500 uomini che, comprese le famiglie, comporta la presenza sul territorio di 10 mila uomini, un numero molto importante, anche dal punto di vista logistico.

Oltre alla presenza stanziata, abbiamo delle forze NATO rischierate per le operazioni nei Balcani: si tratta di circa 350 uomini che compongono tre distaccamenti, uno spagnolo, uno canadese ed uno inglese, con 13 velivoli che svolgono attività operativa in Bosnia ed in Kosovo.

L'aeroporto è costituito di più aree: quella F è la principale ed è quella che comprende l'aeroporto vero e proprio. Vi sono poi altre aree a carattere preminentemente logistico: le aree A1 e A2 si trovano nel paese di Aviano e comprendono i dormitori, la chiesa, le scuole e il supermercato, prevalentemente americani; l'area C contiene la branca del 31° stormo che si occupa di opere infrastrutturali; l'area D riguarda le attività ricreative (campi di baseball e di calcio); l'area E è appena fuori dall'aeroporto ed in essa risiedono lo stato maggiore del 16° *Air force* e la stazione carabinieri dell'aeronautica militare. Di fronte all'aeroporto vi è l'area G, cioè il deposito munizioni. Vi sono poi due siti di alloggi del personale italiano.

Passo ora ad illustrarvi l'attività delle branche principali dell'aeroporto, considerando solo quelle che hanno un'interazione con la componente americana (la sezione amministrativa svolge un ruolo importante che però è pienamente nazionale, per cui non credo sia di interesse della Commissione).

Iniziamo con il compito del gruppo difesa che è quello di attivare e coordinare le disposizioni e le attività necessarie a garantire la vigilanza e la sicurezza delle installazioni. In relazione agli accordi bilaterali, il comandante italiano è responsabile della sicurezza dell'intera base e assolve compiti di polizia militare esclusivamente nei confronti del personale italiano, mentre il comandante americano supporta, su richiesta del comando italiano, con uomini e mezzi, le operazioni per la sicurezza della base. Ha la possibilità di effettuare una vigilanza autonoma sulle proprie risorse, sempre in coordinamento con il comando italiano, ed esercita il diritto di polizia militare sul personale americano.

L'attività di vigilanza che costituisce il cuore dell'attività relativa alla sicurezza della base è organizzata e gestita da tre enti che lavorano in stretto coordinamento: il gruppo difesa italiano, il 31° *Security force squadron* del 31° stormo e i carabinieri dell'aeronautica militare. Per la parte nazionale, la vigilanza viene svolta da personale di leva (VAM: vigilanza aeronautica militare) ed effettivo con servizi di piantonamento disarmato degli accessi all'aeroporto (questa attività viene svolta insieme con gli americani), con ronde armate, a piedi e con veicoli, e con una pattuglia di pronto intervento h24 tutti i giorni.

Il 31° *Security force squadron* svolge autonomamente la sua attività di sorveglianza a protezione delle proprie risorse. Ciò è regolato da piani di difesa definiti e coordinati con il comando italiano, per cui tutta l'attività di vigilanza è coordinata a livello italiano e americano e ognuno conosce l'attività svolta dall'altra parte per evitare la possibilità di incidenti o interazioni tra diverse ronde.

I carabinieri dell'aeronautica militare svolgono un'azione di prevenzione contro le attività volte a sottrarre beni dell'amministrazione difesa, i danneggiamenti ed i sabotaggi (sappiamo che Aviano da questo punto di vista è in una situazione particolare) ed esercitano una funzione di controllo sul servizio di vigilanza svolto dalle forze americane fuori dalla sede aeroportuale.

Passiamo ora all'attività svolta dal gruppo servizi generali che ha il compito di fornire il supporto logistico e tecnico operativo necessario all'espletamento delle attività dell'aeroporto. Il gruppo è diviso in tre parti: il servizio controllo spazio aereo (che vedremo in seguito), i servizi logistici e il servizio telecomunicazioni e meteo. Compito dei servizi logistici è quello di garantire il corretto e costante funzionamento delle attività logistiche: autotrasporti, assistenza sanitaria, interventi di manutenzione delle infrastrutture. Il servizio telecomunicazioni e meteo garantisce la continuità e la funzionalità di tutti i supporti e i sistemi di comunicazione informatici dell'aeroporto e un adeguato servizio di osservazioni meteorologiche.

È importante sottolineare che, a fianco a questi compiti di istituto, il comando del gruppo servizi generali svolge un'attività molto importante, la cui rilevanza è cresciuta negli ultimi anni: mi riferisco all'attività di collegamento tra l'amministrazione difesa, la componente americana e le autorità civili presenti nella regione, per tutti i programmi di opere infrastrutturali americane, tra i quali è importantissimo il progetto Aviano 2000, che prevede una notevole mole di lavori a livello infrastrutturale e di manufatti, sia all'interno

dell'aeroporto sia nei comuni circostanti, al fine di rendere la base commisurata alle esigenze americane e all'importanza che sta assumendo dal punto di vista strategico. Il progetto viene coordinato in maniera stretta dal gruppo servizi generali: basti pensare che tutti i progetti presentati annualmente dagli americani sono coordinati con il comando italiano che deve dare un parere preventivo; poi i progetti vengono vagliati da una commissione mista infrastrutture, a livello dello stato maggiore difesa, che ne valuta l'impatto e decide quali debbano essere presentati al comitato misto paritetico regionale del Friuli-Venezia Giulia. I progetti sono presentati al comitato dal comando italiano, in coordinamento con gli americani, e su di essi si svolgono incontri con gli amministratori locali (ogni semestre vi è un incontro con tutti i sindaci della provincia), perché l'impatto della presenza americana (10 mila persone) nei comuni vicini è notevole e a volte comporta problemi che devono essere affrontati in questo tavolo aperto organizzato ogni sei mesi o alla bisogna.

MARCO BOATO. Lei ha parlato di 4500 americani e di 10 mila persone in totale.

ALESSANDRO TUDINI, *Comandante dell'aeroporto militare di Aviano*. Sì, il numero di 4.500 comprende il personale militare e civile che opera nella base, mentre comprese le famiglie si arriva a 10 mila uomini.

GIUSEPPE DETOMAS. Le opere di Aviano 2000 andranno ad aumentare il demanio militare italiano?

ALESSANDRO TUDINI, *Comandante dell'aeroporto militare di Aviano*. Come è successo a Comiso, lo Stato italiano per avere le infrastrutture costruite dagli americani, nel momento in cui venissero abbandonate, dovrebbe pagare una certa percentuale.

L'impatto notevole del progetto, che prevede la costruzione entro il 2005 di una serie di infrastrutture (villette nei comuni vicini, palestre, dormitori), è anche interno all'aeroporto, poiché comporta la presenza di numerose ditte con problemi dal punto di vista della sicurezza degli accessi, che deve essere regolamentata in maniera molto particolareggiata, e dell'osservanza delle leggi relative all'antiterroristica (nn. 626 e 494), che comporta la presenza di organi giurisdizionali di controllo che fanno ispezioni. Il comando italiano svolge compiti di coordinamento ed assistenza rispetto a questi organismi nel corso della loro attività: si tratta di un impegno notevole.

Il servizio di controllo spazio aereo ha il compito di garantire il controllo del traffico aereo nell'area di propria competenza, la ATZ (*air traffic zone*), un cerchio di 5 miglia intorno all'aeroporto, e il CTR di Aviano, cioè circa tutto il Friuli e metà Veneto. In questa porzione di territorio il radar di Aviano è responsabile del controllo dello spazio aereo.

L'accordo tecnico prevede che il controllo dello spazio aereo sia sotto la responsabilità nazionale. Gli enti del controllo del traffico

sono gestiti congiuntamente e gli equipaggi sono misti, italiani e americani. Comunque le operazioni devono avvenire in osservanza delle norme italiane. L'accordo prevede i criteri di impiego per il personale americano che deve avere un addestramento locale secondo standard nazionali. L'abilitazione nazionale è obbligatoria prima che il personale possa operare e tutti i servizi sono sotto la supervisione del personale italiano, nel senso che vi è un responsabile italiano.

ROLANDO FONTAN. Lei ha detto che la vostra competenza dal punto di vista del controllo comprende parte del Veneto. Ciò vuol dire che si avvicina alla zona del Cermis: è dentro o fuori?

ALESSANDRO TUDINI, *Comandante dell'aeroporto militare di Aviano*. È fuori dal CTR.

MAURIZIO SALVESTRINI, *Capo del servizio di controllo spazio aereo*. Il bordo superiore del CTR arriva a Vittorio Veneto, cioè a 10-15 miglia a sud del Cermis.

ALESSANDRO TUDINI, *Comandante dell'aeroporto militare di Aviano*. I servizi forniti dal controllo spazio aereo sono la torre di controllo, l'avvicinamento procedurale, l'avvicinamento radar, l'avvicinamento di precisione e l'ufficio informazioni volo.

Come dicevo, tutti gli enti sono gestiti da personale italiano e americano insieme, sulla base di una procedura di addestramento uguale; le istruzioni in torre e a radar relative al traffico aereo sono comuni.

Per quanto riguarda l'attività operativa, occorre partire dagli accordi bilaterali che, come ho già detto, sono tre: il *memorandum understanding* del 1993, il *technical agreement* del 1994 e il rapporto della Commissione bilaterale Tricarico-Prehuer del 1999.

Il primo è un documento politico militare abbastanza generale che regola i rapporti tra Italia e Stati Uniti per la concessione d'uso della base di Aviano a due gruppi di F16 in sede stanziale (il 401° stormo che poi è diventato il 31°) e la concessione dello schieramento del 16° *Air force* e di un TACS, un radar di controllo del traffico aereo. Inoltre sancisce l'impiego dei due gruppi e del TACS nel quadro dell'Alleanza atlantica: l'impiego reale dei gruppi e del radar può essere effettuato solo in ambito NATO.

Il *technical agreement* definisce in maniera più dettagliata la regolamentazione che deve sovrintendere all'attività americana ad Aviano, quindi attua l'accordo tra autorità militari italiane e americane riguardante l'uso della base di Aviano e definisce le direttive particolari concertate per il supporto ai velivoli americani rischierati ad Aviano come stabilito nel 1993.

Sulla base dei due *agreement*, abbiamo i seguenti compiti, ai quali se ne sono aggiunti altri relativi al rapporto Tricarico-Prehuer, che tratterò a parte: notifica dell'attività di volo programmata alle autorità nazionali per i previsti coordinamenti e successiva approvazione, verificando il rispetto degli accordi in termini di limitazioni temporali e numeriche, nel senso che le operazioni devono avvenire

in un determinato arco temporale e devono essere limitate ad un certo numero di sortite. Vi è poi il compito di controllare la presenza del personale americano militare e civile permanente e temporaneo: riceviamo mensilmente un rapporto sulla situazione del personale nella base, che trasmettiamo alle autorità superiori. Riceviamo anche la lista di imbarco dei passeggeri e degli equipaggi dei velivoli che transitano per Aviano, provengono dall'estero e hanno Aviano come primo scalo. In pratica teniamo conto di tutto il traffico che si svolge sull'aeroporto.

Il rapporto bilaterale Tricarico-Prehuer, che risale all'aprile del 1999, definisce nuove procedure e vincoli operativi per garantire la massima sicurezza nello svolgimento dell'attività di volo, addestrativa e operativa, dei reparti americani e contiene sette raccomandazioni, recepite *in toto* dagli stati maggiori e quindi diventate esecutive: nuove e più restrittive procedure per i voli di addestramento a bassa quota dei velivoli americani; individuazione di un'autorità militare responsabile verso il comandante italiano (*designated US authority*) della certificazione, della conoscenza e del rispetto delle procedure di sicurezza volo; assegnazione di ufficiali di collegamento tra reparti americani e comandi italiani; istituzione di un comitato congiunto italo-americano per la sicurezza del volo; attivazione di un sito *web* contenente informazioni aggiornate sulla sicurezza volo disponibile per i piloti prima del loro rischieramento; periodico riesame delle procedure e successiva inclusione di tali procedure nella stesura degli accordi tecnici relativi alle basi utilizzate dai velivoli americani.

La prima raccomandazione prevede nuove e più restrittive procedure per i voli di addestramento a bassa quota: dopo l'incidente del Cermis, lo stato maggiore dell'aeronautica ha emanato delle direttive restrittive per quello che riguarda l'attività di volo, subito attuate. In pratica, si tratta del raddoppio della quota minima per l'attività di volo a bassa quota in tutto il territorio nazionale, dell'istituzione di *no fly zone*, cioè di zone in cui è vietato il sorvolo a bassa quota, dell'obbligo dell'uso, per la pianificazione, delle carte italiane e dell'obbligo per tutti i gruppi rischierati sul suolo nazionale, prima di effettuare i voli, di avere un *briefing*, tenuto da personale qualificato dell'aeronautica militare e relativo alle modalità di esecuzione dei voli a bassa quota. Infine, è prevista la massima estensione possibile del controllo radio radar di tutti i velivoli che effettuano voli a bassa quota.

Queste sono le azioni immediate poste in essere dallo stato maggiore dell'aeronautica. Per ciò che riguarda le successive restrizioni derivanti dal rapporto Tricarico-Prehuer, le unità americane stanziali sono autorizzate ad effettuare voli a bassa quota solo per il 25 per cento dell'attività di volo settimanale (10 sortite a settimana). Le unità americane non permanenti, cioè quelle che si rischierano in maniera occasionale, non sono di norma autorizzate a fare attività di volo addestrativa sul territorio nazionale, tanto meno a bassa quota. Possono essere autorizzate solo dall'SMD (stato maggiore difesa) nel contesto di esercitazioni oppure, quando necessario, per l'addestramento per la conduzione di operazioni che rientrano tra

quelle per cui l'unità è rieschierata in Italia. Comunque deve esserci un'autorizzazione preventiva dell'SMD che deve definire vincoli e limiti.

La seconda raccomandazione riguarda la *designated US authority* ed è molto importante perché definisce una linea di responsabilità chiara a livello americano che garantisce il controllo di qualità sulla pianificazione dell'attività di volo e sulla conoscenza da parte dei piloti americani delle procedure nazionali. Ciò è importante perché la *designated US authority* è responsabile non solo dei propri reparti ma anche di quelli americani che occasionalmente si rischierano sull'aeroporto. Cito un esempio pratico: abbiamo occasionalmente il rischieramento di velivoli C130 che svolgono esercitazioni di lancio paracadutisti nell'area vicino a Magnago e che quando atterrano qui, effettuano un *briefing* sulle procedure locali e vengono certificati dal comandante del 31° stormo relativamente all'idoneità a svolgere questo tipo di attività.

MARCO BOATO. L'autorità USA è il comandante...

ALESSANDRO TUDINI, *Comandante dell'aeroporto militare di Aviano*. Per Aviano è il comandante del 31° stormo.

La *designated US authority* ha anche responsabilità nei confronti del comandante italiano, nel senso che, deve sottoporgli il programma di volo, certificando che le missioni sono state pianificate in accordo con tutte le disposizioni nazionali necessarie per svolgere queste attività (carte, Notam). Deve certificare anche le unità americane autorizzate a svolgere attività a bassa quota: un'eventuale unità americana, autorizzata dallo stato maggiore ad effettuare voli a bassa quota, deve ricevere un *briefing* sulla bassa quota da parte del personale italiano dell'aeronautica militare e deve essere certificata dal comandante americano in merito all'appropriata conoscenza delle procedure e alla capacità di effettuare quel tipo di missione. Inoltre la *designated US authority* coordina, insieme con il comandante italiano, le procedure di volo locali per verificare che siano nel pieno rispetto delle normative nazionali relative alla sicurezza del volo.

La terza raccomandazione contiene la designazione di ufficiali di collegamento tra americani e italiani col compito specifico di ottimizzare il flusso informativo e facilitare le comunicazioni, assistere le unità americane nel capire le procedure di volo italiane e assicurare la distribuzione a queste unità di tutte le pertinenti pubblicazioni e del materiale necessario.

Le altre raccomandazioni sono: la designazione da parte americana di un ufficiale che partecipi alla commissione italo americana di sicurezza volo, una commissione a livello centrale, che si è già riunita una volta, alla quale è stato designato un ufficiale della 16° *Air force*; l'attivazione di un sito *web* per informazioni di volo, un'attività in mano allo stato maggiore aeronautica che quindi si svolge a livello centrale; riesame delle nuove procedure, cioè una revisione continua per verificare se tali procedure siano idonee a garantire il controllo di qualità ricercato dalla Commissione Tricarico-Prehuer; provvedere all'inserimento delle nuove procedure nei

nuovi accordi tecnici *in itinere* (per Aviano non è ancora intervenuta l'approvazione).

Recentissima è la decisione di estendere l'applicabilità del rapporto alle unità NATO rischierate, che ha riguardato le procedure addestrative per i voli a bassa quota: *briefing* da parte di personale qualificato, utilizzo di carte italiane, certificazione al comandante italiano da parte del comandante dell'unità sull'idoneità del proprio personale a compiere quel tipo di missioni, designazione dell'ufficiale di collegamento.

Passo ora a esporre le azioni intraprese in applicazione a tali raccomandazioni. In primo luogo è arrivata l'indicazione da parte dello stato maggiore aeronautica della *designated US authority* identificata nel comandante del 31° stormo. Abbiamo richiesto e ottenuto da tale comandante le certificazioni necessarie per tutte le unità dello stormo rischierate ad Aviano e tutte le certificazioni per le unità americane che si rischierano temporaneamente ad Aviano. Abbiamo la firma del programma di volo da parte della *designated US authority*, o di un suo delegato, e la certificazione nell'ambito del programma che tutte queste missioni sono pianificate in osservanza delle normative nazionali. Abbiamo nominato l'ufficiale di collegamento con il 31° stormo, il tenente colonnello Nadin, capo ufficio operazioni, e sono state individuate le pubblicazioni pertinenti, delle quali l'ufficiale di collegamento ha verificato il possesso da parte americana. Inoltre, lo stesso ufficiale cura la distribuzione alle unità americane e, dopo l'estensione del rapporto, anche alle unità NATO, degli aggiornamenti e del materiale necessario per la pianificazione. In aggiunta ai compiti previsti dagli accordi bilaterali, è prevista la verifica del rispetto dell'aliquota delle sortite a bassa quota.

Per quanto riguarda le attività di volo, occorre specificare che su Aviano si svolgono due tipi diversi di attività, una addestrativa, svolta solamente dal 31° stormo, l'unico autorizzato a svolgere attività addestrativa sul suolo nazionale, ed una operativa reale, che si svolge nei Balcani da un'aliquota di velivoli del 31° stormo, che giornalmente vengono messi a disposizione dalla NATO, e dalle unità NATO rischierate.

MARCO BOATO. Prima ha detto che possono essere autorizzate al volo a bassa quota anche unità diverse.

ALESSANDRO TUDINI, *Comandante dell'aeroporto militare di Aviano*. Possono essere autorizzate dallo stato maggiore della difesa. Attualmente, su Aviano, non abbiamo alcun tipo di attività di volo addestrativa sul suolo nazionale che venga svolta da altri, se non dal 31° stormo. Saltuariamente si svolgono esercitazioni, come quelle dei C130, che comunque non sono attività di volo a bassa quota e che vengono autorizzate dallo stato maggiore difesa.

L'attività di volo si svolge attraverso quattro grandi fasi: la pianificazione, la programmazione, l'approvazione e l'esecuzione. La prima è la costruzione della missione da parte del pilota, il quale decide cosa intende fare e pianifica la rotta; si tratta di un'attività svolta dall'utente, cioè il pilota o i piloti. La missione pianificata viene

poi inserita in un programma di volo che viene consegnato al comando italiano. In queste due fasi, la *designated US authority* è il massimo responsabile del controllo di qualità e deve accertare che i propri piloti conoscano le procedure. Il comando di Aviano ha una responsabilità indiretta, in quanto deve fornire, attraverso l'ufficiale di collegamento, tutte le pubblicazioni e i materiali necessari al comando americano per poter fare una pianificazione corretta.

La fase di approvazione comincia con la ricezione del programma di volo da parte del comando italiano, il quale deve effettuare delle verifiche, la prima delle quali riguarda l'aderenza del programma con la normativa SMA7 (il programma deve essere scritto in un determinato modo affinché sia accettato dai nostri sistemi di comunicazione). Viene poi effettuata una verifica sull'osservanza delle limitazioni numeriche, di percentuale, di arco temporale. Dopo questa verifica, se tutto è in regola, il programma di volo è trasmesso al centro operativo del comando delle forze aeree a Poggio Renatico, il quale riceve tutta la programmazione nazionale e non deve fare altro che metterla insieme, deconflittarla e verificare se le missioni richieste siano fattibili o meno. Ciò comporta varianti, cancellazioni e approvazioni; queste ultime si concretizzano con l'emissione di un messaggio *autmix (authorized mission)*, che viene ricevuto dal comando italiano il quale verifica la diversità con il programma di volo inviato il giorno prima e comunica al 31° stormo, all'ufficiale schedulatore e all'ufficio informazioni volo le missioni cancellate o le eventuali variazioni.

MARCO BOATO. A questo punto Martina Franca non c'entra più!

ALESSANDRO TUDINI, *Comandante dell'aeroporto militare di Aviano*. Martina Franca non ha più questo tipo di competenze; tutto è accentrato a livello nazionale al COFA-CO a Poggio Renatico dal mese di settembre del 1998.

Una volta approvate, le missioni devono essere confermate almeno 30 minuti prima del decollo e quelle che non decollano 30 minuti dopo lo stimato di decollo sono cancellate. Anche questa azione di verifica è svolta dal comando italiano.

Vi è poi la parte dell'esecuzione, cioè il volo. In questa fase il comando di Aviano riporta in tempo reale lo svolgimento dell'attività (i tempi di decollo e di atterraggio) e tiene contezza dei movimenti che si svolgono nell'aeroporto. Il controllo del volo invece è devoluto agli enti di controllo del traffico aereo o agli enti di difesa aerea.

MARCO BOATO. Dov'è Poggio Renatico?

ALESSANDRO TUDINI, *Comandante dell'aeroporto militare di Aviano*. Vicino a Ferrara.

MARCO BOATO. Ed è competente per tutta l'Italia?

ALESSANDRO TUDINI, *Comandante dell'aeroporto militare di Aviano*. Sì.

DANIELE FRANZ. Lei ha detto che per le prime due fasi il compito dell'autorità italiana è quello di fornire tutti i supporti cartacei e documentari. La fornitura avviene su ogni singolo volo o *una tantum*?

ALESSANDRO TUDINI, *Comandante dell'aeroporto militare di Aviano*. Avviene *una tantum*. Vi sono alcune direttive sempre valide che vengono aggiornate ogni tanto. Esse vengono date al comando americano, responsabile nella sua autonomia della conservazione e distribuzione delle informazioni.

DANIELE FRANZ. Quindi, nella fase della pianificazione la vostra competenza e responsabilità è *una tantum*, per cui voi non verificate se quanto autocertificato corrisponda alla realtà.

ALESSANDRO TUDINI, *Comandante dell'aeroporto militare di Aviano*. Il comandante americano ha una competenza e una responsabilità che comporta determinate conseguenze e può svolgere le verifiche nel modo che ritiene più opportuno. È chiaro che indirettamente il comando italiano si rende conto se le cose si svolgono in maniera corretta o meno, nel senso che quando la pianificazione e la programmazione sono svolte correttamente non sorgono problemi, e posso dire che, almeno da quando sono al comando dell'aeroporto di Aviano, problemi non sono sorti. Ciò mi fa pensare che vengano effettuati i controlli.

MARCO BOATO. È chiaro che lo *shock* del Cermis ha avuto effetti sul lato italiano e americano. Forse il collega intendeva dire che laddove vi fossero violazioni, la verifica avverrebbe *a posteriori* e ovviamente, nel caso di violazioni con rilevanza penale, scatterebbe la riserva di giurisdizione americana. Il nostro compito è quello di capire — e lei ce lo sta spiegando molto bene — cosa si stia facendo dopo il Cermis affinché episodi simili non avvengano mai più.

La domanda del collega, che io condivido, è la seguente: lo *shock* ha avuto un effetto importante, ma che possibilità di controllo c'è sul fatto che passato il tempo e allentata la vigilanza non si verifichi di nuovo un episodio simile per responsabilità non italiana ma americana?

ALESSANDRO TUDINI, *Comandante dell'aeroporto militare di Aviano*. Il fatto che il comandante americano sia responsabile, perché certifica mensilmente la preparazione dei piloti e ogni giorno il programma di volo, non è indifferente. Questa responsabilità prima non c'era. Per il 31° stormo grossi problemi non ci sono mai stati; semmai problemi ve ne sono per le unità rischierate che adesso fanno riferimento ad una autorità americana che ha la responsabilità di intervenire per fornire loro il materiale e i *briefing* necessari, anche con la nostra partecipazione.

Una volta che tutto è fornito in modo inequivocabile e che le responsabilità sono chiaramente definite, si è fatto tutto per assicurare il controllo. D'altro canto il problema è quello di definire il controllo di qualità della pianificazione, e il rapporto Tricarico-Prehuer definisce anche alcune attività di competenza degli americani, come la compilazione di alcuni *file* (RCIF) di informazione distribuiti a tutti i piloti i quali devono siglarli prima di uscire in volo. Quando vi sono operazioni di carattere particolare, le informazioni vengono notificate a tutti i piloti con questo tipo di messaggi che devono essere firmati prima di effettuare l'attività di volo. Si tratta comunque di attività che rientrano nella piena autonomia del comando americano. Il comandante italiano non ha questo tipo di mandato che non è previsto dall'accordo bilaterale. Nel momento in cui dovessero sorgere problemi, le cose cambiano ma, in caso contrario, tutto mi fa pensare che il comandante americano ottemperi in maniera precisa alle disposizioni.

Con l'attività operativa il comando dell'aeroporto di Aviano ha un rapporto molto marginale, in quanto non fa capo alla catena di comando e di controllo nazionale. Il rischieramento NATO è autorizzato dalla nazione, però le missioni sono programmate dall'ente richiedente, cioè il CAOC (*combined air operation center*) di Vicenza, che gestisce tutta l'attività nei Balcani. Nella richiesta sono fornite tutte le istruzioni e le regole di ingaggio necessarie per la pianificazione. Sulla base di tali istruzioni, la missione viene pianificata e poi volata.

Dopo l'estensione del rapporto Tricarico-Prehuer alle unità NATO, il comandante italiano riceve certificazione da parte del comandante dell'unità relativamente alla conoscenza da parte dei piloti delle procedure di volo nazionali, necessarie per effettuare il sorvolo del territorio. Da questo punto di vista ci siamo già attivati ed abbiamo effettuato i *briefing* sulle procedure locali. Le unità comunque già ricevevano le informazioni, essendo indottrinate, sotto la nostra supervisione, dal 31° stormo. Da questo punto di vista, quindi, abbiamo formalizzato l'approvazione del Tricarico-Prehuer.

Il comando dell'aeroporto tiene conto di tutti i movimenti dalla base, anche di carattere operativo, verificando che le missioni corrispondano a quelle previste dal 31° stormo, il quale ogni giorno, oltre al programma di volo, ci invia un *daily fly scheduling* che comprende tutte le attività per la Bosnia, perché il comandante del 31° stormo è anche comandante del 31° *Air expeditionary wing*, una porzione dello stormo, che comprende anche le unità NATO, e che è come una piccola unità NATO all'interno di Aviano che opera per il CAOC. Quindi il comandante del 31° stormo, dal punto di vista operativo, è responsabile dell'impiego di queste unità che anche in precedenza venivano indottrinate dal 31° stormo sulle regole di ingaggio e sulle istruzioni speciali e certificavano al detto comandante la loro piena conoscenza delle informazioni. La certificazione era trasmessa in via informale al comando italiano, mentre ora il comando italiano è formalmente coinvolto nel processo.

Sono a disposizione della Commissione per rispondere ad eventuali domande.

DANIELE FRANZ. Tra i compiti che lei ha indicato vi è quello del collegamento tra l'*Air force* americana e le autorità civili nazionali. Come avviene questa funzione di collegamento e in che cosa consiste?

ALESSANDRO TUDINI, *Comandante dell'aeroporto militare di Aviano*. Per quello che riguarda la parte militare, il 31° stormo non può dialogare con la struttura nazionale se non passando attraverso me. Anzi, la procedura prevede che il 31° stormo, per le proprie esigenze, si rivolga all'ODC, cioè alla rappresentanza militare americana a Roma, la quale dovrebbe farsene carico e comunicarle allo stato maggiore difesa (tutta l'attività dei reparti stranieri in Italia fa capo allo stato maggiore difesa e non allo stato maggiore di forza armata), che ha il compito di vagliarle e fornire una risposta. Ciò avviene anche valutando la tipologia delle richieste, per cui accade che per le richieste di minore entità ne parlo io preventivamente con le autorità per vedere se siano fattibili e poi comunque viene seguita la procedura.

DANIELE FRANZ. Nel collegamento del comando italiano di Aviano con le autorità civili e militari nazionali è prevista anche la segnalazione di eventuali irregolarità nell'attività di volo delle forze alleate?

ALESSANDRO TUDINI, *Comandante dell'aeroporto militare di Aviano*. In che senso?

DANIELE FRANZ. Indipendentemente dalle autocertificazioni dell'autorità militare americana, nel caso in cui, attraverso denunce ai carabinieri della base o informazioni a mezzo stampa, vi sia notizia di violazione delle norme, la relativa comunicazione è di competenza del comando italiano di Aviano, atteso che vi è un canale privilegiato con le autorità civili e militari nazionali?

ALESSANDRO TUDINI, *Comandante dell'aeroporto militare di Aviano*. Il collegamento con le autorità civili più che altro è dedicato ai rapporti sociali e di rappresentanza.

Quando viene denunciata una violazione, prima di tutto essa deve essere verificata (vi è una direttiva dello stato maggiore in tal senso); ogni notizia di violazione deve essere notificata agli enti superiori, i quali effettuano le indagini.

DANIELE FRANZ. Ogni notizia di violazione?

ALESSANDRO TUDINI, *Comandante dell'aeroporto militare di Aviano*. Nel caso di una telefonata con la quale si denuncia che un velivolo ha sorvolato una casa spaventandone gli occupanti, vengono raccolti tutti gli elementi necessari (orario, tipo di velivolo) e poi la notizia viene passata agli enti superiori. Il COFA-CO verifica, nell'ambito dell'attività programmata generale, chi era in quell'area in quel momento. Sulla base di queste informazioni, vengono effettuate

le indagini. A volte accade che la procura militare si attivi autonomamente in base alle notizie e richieda al comando o al COFA-CO un rapporto.

DANIELE FRANZ. Perché viene data notizia al COFA-CO. È un ente NATO?

ALESSANDRO TUDINI, *Comandante dell'aeroporto militare di Aviano*. No, è nazionale e ha la gestione dell'attività di volo nazionale, per cui è l'unico deputato a valutare quali missioni potevano essere in quel periodo in quella zona.

DANIELE FRANZ. Lei ha citato l'esempio di un privato, ma può intervenire anche una segnalazione da parte di un ufficiale pubblico, come un sindaco. Avete un registro di tali comunicazioni?

ALESSANDRO TUDINI, *Comandante dell'aeroporto militare di Aviano*. Le comunicazioni vengono passate ad altri enti e noi ne teniamo copia per un certo periodo. Gli enti superiori possono chiederci, ad esempio, quali velivoli fossero a quell'ora in quella zona. Noi diamo risposta con messaggi ufficiali ma non abbiamo la capacità tecnica di completare questo tipo di indagini.

DANIELE FRANZ. Quanto tempo conservate questa sorta di registro ufficioso nel quale annotate le comunicazioni?

ALESSANDRO TUDINI, *Comandante dell'aeroporto militare di Aviano*. Non abbiamo un registro ufficioso. Per quanto riguarda la ricezione di telefonate, vi è una recente direttiva dello stato maggiore aeronautica che prevede determinate azioni.

DANIELE FRANZ. È successiva ai fatti del Cermis?

ALESSANDRO TUDINI, *Comandante dell'aeroporto militare di Aviano*. Sì. Noi teniamo conto di tutte le richieste ufficiali di notizie sui sorvoli. Spesso tutto dipende da chi riceve la telefonata. Comunque, una volta ricevuta la segnalazione, la trasmettiamo agli enti superiori che probabilmente tengono un apposito registro.

DANIELE FRANZ. Dopo la tragedia del Cermis vi sono state segnalazioni di voli a bassa quota o comunque di violazione delle norme?

ALESSANDRO TUDINI, *Comandante dell'aeroporto militare di Aviano*. No. Sono pervenute richieste del COFA-CO, il quale ci ha chiesto se ad una certa ora erano in volo determinati velivoli, ma questa è una procedura normale. Comunque non vi sono state violazioni da parte di velivoli del 31° stormo.

MARCO BOATO. La ringrazio per la sua esposizione e preciso che le stiamo rivolgendo domande che riguardano anche competenze precedenti.

Lei ha ricordato i tre accordi e ha fatto riferimento al cosiddetto *Shell agreement* e al fatto che non c'è e non c'era prima del Cermis l'accordo tecnico di attuazione. Il fatto che sia mancato tale accordo, peraltro firmato dalla marina e dall'esercito, crea problemi dal punto di vista dei rapporti istituzionali, della catena di comando, delle responsabilità reciproche, o è del tutto irrilevante? Dico questo perché è emerso nel corso dell'audizione di alcuni magistrati che uno dei problemi sotto il profilo dell'individuazione delle responsabilità consiste proprio nel fatto che quell'accordo non era stato firmato.

ALESSANDRO TUDINI, *Comandante dell'aeroporto militare di Aviano*. Mi riprometto di effettuare una verifica, ma credo che l'accordo non firmato a cui lei si riferisce riguardi la regolamentazione del rischieramento nell'ambito di operazioni NATO. Per ciò che riguarda specificamente Aviano, gli accordi bilaterali sono quelli del 1993 e del 1994.

MARCO BOATO. In una delle schede che lei ci ha mostrato risulta che l'accordo non è ancora stato firmato.

ALESSANDRO TUDINI, *Comandante dell'aeroporto militare di Aviano*. Lo *Shell agreement* è un documento che dovrebbe sostituire il MOU del 1993 e il *technical agreement* del 1994. Attualmente però non li sostituisce perché ne è stata firmata la parte che definisce le linee guida di carattere generale ma mancano gli annessi tecnici di dettaglio. Riporta il preambolo che il documento non è valido fino a che non è completato con tutti gli annessi tecnici previsti. Quindi lo *Shell agreement*, che di fatto modifica quello del 1994, rappresenterà un grosso aiuto. I due *agreement* previsti per la permanenza dei velivoli americani ad Aviano sono stati firmati.

MARCO BOATO. Desidero porle una questione alla quale, se vuole, può non rispondere.

È chiaro che dopo il Cermis molte cose sono cambiate, molte procedure sono state meglio definite, i controlli sono più puntuali e i livelli di responsabilità sono più precisi, però emerge un interrogativo: cosa succederebbe se questi livelli di responsabilità definiti tra parte italiana e americana non venissero adempiuti dalla parte americana (a parte il fatto che potrebbe accadere anche per la parte italiana, ma in questo caso vi sono responsabilità penali)? Mi pare di capire che vi sarebbe una verifica soltanto *a posteriori*.

Nella collaborazione e nel controllo reciproco, ha qualche rilevanza il fatto che il comandante americano sia un generale e quello italiano sia un colonnello?

ALESSANDRO TUDINI, *Comandante dell'aeroporto militare di Aviano*. Le posso dire con sicurezza che non vi è alcuna rilevanza. Il rapporto è paritetico e devo dire onestamente che, nonostante sia

prevista la pariteticità tra i due comandi, non è necessario imporla al comandante americano: sia con quello precedente sia con quello attuale vi è il pieno accordo e un colloquio aperto e amichevole.

A commento di ciò che lei affermava, devo dire che dopo il Cermis alcune azioni hanno sicuramente migliorato l'insieme delle procedure, però anche prima della tragedia le procedure erano corrette e sufficienti. È emersa la mancanza di un controllo di qualità nell'ambito americano soprattutto per le unità rischierate sull'aeroporto che non avevano un punto di riferimento, un responsabile preciso che potesse verificarne la capacità rispetto all'attività effettuata. Questa è l'ambiguità che ha portato alla creazione della *designated US authority*, che definisce chiare linee di responsabilità. Il comandante americano, nell'ambito dei compiti che gli sono affidati, ha la piena autorità nei confronti delle unità rischierate e può imporre determinati comportamenti.

CESARE RIZZI. Se ho capito bene, il servizio informazioni è stato istituito dopo il Cermis.

ALESSANDRO TUDINI, *Comandante dell'aeroporto militare di Aviano*. No. Il servizio informazioni volo è una branca del controllo dello spazio aereo che riceve i piani di volo e i NOTAM. È un ufficio sempre esistito, presente in tutti gli aeroporti.

CESARE RIZZI. Lei ha detto che dopo la tragedia del Cermis è stato istituito un servizio che si occupa delle telefonate anche di persone comuni.

ALESSANDRO TUDINI, *Comandante dell'aeroporto militare di Aviano*. C'è sempre stato ed ora è stato regolamentato. Vi è una *policy* di forza armata tesa a sensibilizzare il personale in merito a questo tipo di problematica, per cui ogni segnalazione viene riportata agli enti superiori per le necessarie verifiche. Ciò è sancito e costituisce un obbligo per ciascun comandante, mentre prima a volte vi era una valutazione discrezionale sulla veridicità di certe affermazioni.

GIUSEPPE DETOMAS. Si è cercato di trovare il massimo livello di sicurezza e di rispetto delle normative, però mi sembra che vi sia una sostanziale differenza, dal punto di vista delle procedure e dei controlli, tra gli aerei del 31° stormo e quelli della NATO. È evidente, a suo avviso, questa differenza di preparazione e di controlli? Sarebbe opportuno un ulteriore irrigidimento delle procedure di controllo e di autorizzazione?

ALESSANDRO TUDINI, *Comandante dell'aeroporto militare di Aviano*. Le procedure che sono state implementate sono molto buone. Per la mia esperienza, che va da luglio a oggi, posso dire che per quanto riguarda il 31° stormo non vi sono mai stati problemi. Per qualunque questione mi rivolgo al generale Darnell.

L'attività NATO, svolgendosi al di fuori del territorio nazionale, ha un impatto molto più basso, anche perché l'aeroporto di Aviano

viene utilizzato solo per i decolli per la Bosnia ed il Kosovo e gli atterraggi. Le unità NATO non svolgono attività di volo a bassa quota, ma effettuano una normale navigazione ad alta quota. Inoltre, sono numericamente meno influenti e hanno un impatto meno pesante sulla complessità dell'attività di volo che, se svolta sul territorio nazionale, necessita di un indottrinamento molto più particolareggiato. Da parte delle unità NATO rischierate non vi sono mai stati problemi di alcun genere. L'indottrinamento avveniva anche precedentemente sotto la supervisione italiana.

GIUSEPPE DETOMAS. Che senso ha l'indottrinamento se poi i piloti non avevano le carte italiane o non sapevano come leggerle?

ALESSANDRO TUDINI, *Comandante dell'aeroporto militare di Aviano*. Le carte italiane sono necessarie nel momento in cui si vola in Italia.

GIUSEPPE DETOMAS. Mi riferisco al caso del Cermis.

ALESSANDRO TUDINI, *Comandante dell'aeroporto militare di Aviano*. Non conosco la vicenda nel dettaglio, però per quello che riguarda l'attività che si svolge sul territorio nazionale, è stata emanata una direttiva in base alla quale devono essere utilizzate per la pianificazione le carte italiane. Però le unità NATO non sono più autorizzate a volare sul territorio nazionale, per cui non si svolge più alcuna attività addestrativa ad Aviano che non sia del 31° stormo.

ANTONIO DI BISCEGLIE. È in grado di dirci qual era il procedimento riguardante le carte, prima del rapporto Tricarico-Prehuer? Ci ha informato con dovizia di particolari sulla certificazione da parte statunitense della presa visione e dell'uso delle carte italiane; ma che cosa accadeva prima dell'emanazione della direttiva?

ALESSANDRO TUDINI, *Comandante dell'aeroporto militare di Aviano*. La direttiva che riguarda l'obbligatorietà dell'uso di carte italiane per la pianificazione fa parte delle quattro direttive che lo stato maggiore ha emanato subito dopo l'incidente del Cermis. Desumo che precedentemente non vi era questo tipo di obbligo, perché per la maggior parte le carte usate dalla parte americana erano complete. Non conosco la situazione precedente, però posso dire che dopo l'incidente si è reputato necessario imporre questo obbligo.

CESARE RIZZI. Nelle carte americane non risultava la presenza della funivia!

ALESSANDRO TUDINI, *Comandante dell'aeroporto militare di Aviano*. Non lo so. Non conosco completamente i dettagli della vicenda.

ANTONIO DI BISCEGLIE. È in grado di dirci se vi sia stata una diminuzione o un aumento delle esercitazioni a bassa quota prima e dopo il Cermis?

ALESSANDRO TUDINI, *Comandante dell'aeroporto militare di Aviano*. L'attività di volo a bassa quota ha subito sicuramente una brusca penalizzazione dopo la tragedia, perché è stata vietata l'attività a bassa quota a tutti i velivoli rischierati, a meno che lo stato maggiore difesa non fornisca un'autorizzazione specifica che può intervenire in due casi: per un'esercitazione autorizzata oppure, se necessario, per effettuare operazioni reali per le quali un gruppo rischierato deve effettuare un tipo di addestramento particolare; in questo caso lo stato maggiore difesa può valutare l'opportunità di autorizzarlo. Comunque, ogni unità deve avere un'autorizzazione specifica dello stato maggiore difesa.

DANIELE FRANZ. Per ogni volo.

ALESSANDRO TUDINI, *Comandante dell'aeroporto militare di Aviano*. Sì, per ogni unità che si rischiera.

ANTONIO DI BISCEGLIE. Lei ha parlato dell'apertura di un sito *web*. È stato attivato?

ALESSANDRO TUDINI, *Comandante dell'aeroporto militare di Aviano*. È un'azione che si svolge a livello centrale e a me risulta che non sia stato ancora attivato completamente, però non sono aggiornato.

ANTONIO DI BISCEGLIE. Nel rapporto con il personale statunitense, mi pare che tra i compiti italiani vi sia anche un'attività di polizia svolta dai carabinieri dell'aeronautica. È a sua conoscenza questa attività di controllo? Che andamento ha avuto? Lei sa che, per quanto riguarda il rapporto con la popolazione locale, spesso sono sorti problemi.

ALESSANDRO TUDINI, *Comandante dell'aeroporto militare di Aviano*. Nei rapporti che ho avuto occasione di intrattenere con i sindaci locali, non ho rilevato particolari lamentele relativamente a questo tipo di problematiche. Si è parlato molto di sicurezza stradale (ultimamente vi sono stati alcuni incidenti tragici) e, soprattutto nell'ultima riunione, di come garantire la sicurezza nella circolazione dei veicoli, in particolare per la parte americana. È chiaro che ogni tanto si verifica qualche problema: accade, ad esempio, che alcuni americani si ubriachino, ma queste problematiche sono gestite dai carabinieri dell'aeronautica in coordinamento con le SAI, l'equivalente americano dei carabinieri. Se l'evento ha una certa gravità, vi sono conseguenze giuridiche.

LUIGI OLIVIERI. Una delle sette raccomandazioni contenute nel Tricarico-Prehuer è quella di intensificare i controlli radio radar che,

come lei giustamente diceva, sono semplificati perché è stata aumentata la soglia minima di altitudine per i voli bbq. Come avvengono i controlli nel merito? Come viene applicata la raccomandazione se una delle questioni maggiori consiste proprio nell'impossibilità di effettuare questo tipo di controlli nel momento in cui i voli avvengono in mezzo alle montagne?

Abbiamo accertato finora che quella rotta era molto appetita, soprattutto da aviogetti tipo i Prowler rischierati in azioni NATO. Siamo in grado, senza la collaborazione delle autorità americane, di sapere quali piloti abbiano volato in determinate date in quei luoghi?

ALESSANDRO TUDINI, *Comandante dell'aeroporto militare di Aviano*. Va verificato, perché molto materiale è stato sequestrato dall'autorità giudiziaria. Ho il forte sospetto che tutto il materiale relativo a questo genere di attività sia stato preso.

LUIGI OLIVIERI. Poiché il materiale di cui disponiamo deriva dalle produzioni fatte dall'autorità giudiziaria alla Commissione, siamo in grado di dire che non sono stati identificati gli equipaggi. Siamo in grado di farlo o necessariamente dobbiamo ricorrere all'autorità americana per sapere chi abbia fatto un certo volo ad una determinata ora?

ALESSANDRO TUDINI, *Comandante dell'aeroporto militare di Aviano*. Devo effettuare una verifica, però credo che comunque dobbiamo passare per la parte americana.

LUIGI OLIVIERI. E per quanto riguarda il controllo radio radar?

ALESSANDRO TUDINI, *Comandante dell'aeroporto militare di Aviano*. Per quello che riguarda il controllo radio radar, posso dire che il rapporto Tricarico-Prehuer aggiunge le parole « *whenever possible* », cioè laddove possibile, perché, dal punto di vista tecnico, vi sono situazioni in cui è impossibile dare garanzie. Però, aumentando le quote minime, vietando il sorvolo dell'arco alpino al di sotto dei 2 mila piedi, eccetera, le situazioni in cui un velivolo può volare in mezzo alle montagne sono limitate a determinate aree in cui è già previsto lo svolgimento di attività a bassa quota (si parla di aree tattiche). Al di là di quelle, i casi in cui il controllo radio radar non è continuo sono molto limitate nel tempo, e nel momento in cui non vi è più contatto, l'operatore e il pilota devono fare in modo di riattivarlo.

DANIELE FRANZ. Lei ha detto che per quanto riguarda il progresso deve documentarsi, però, in base al rapporto Tricarico-Prehuer, oggi lei è nelle condizioni di dirci chi ha volato ieri?

ALESSANDRO TUDINI, *Comandante dell'aeroporto militare di Aviano*. Sì. In base al rapporto ho il compito di verificare che l'attività si svolga in un determinato modo.

DANIELE FRANZ. Lei può indicare il tipo di velivolo, l'ora in cui si alza e il tipo di volo, ma non chi c'era a bordo.

ALESSANDRO TUDINI, *Comandante dell'aeroporto militare di Aviano*. Non l'equipaggio. Gli americani, soprattutto nel periodo del conflitto, avevano problemi di *force protection*, ai quali era collegato il discorso dei nominativi. È chiaro che il *release* dei nominativi dei piloti è dato perché chi lo richiede ne ha titolo, però sta a loro tenere questo tipo di informazioni.

DANIELE FRANZ. In base al rapporto Tricarico-Prehuer non vi è l'obbligo.

ALESSANDRO TUDINI, *Comandante dell'aeroporto militare di Aviano*. Non c'è scritto che mi devono dare i nomi, ma è chiaro che devono farlo e nel momento in cui non lo facessero interverrebbe la *designated US authority* che è responsabile. Il mio punto di riferimento è il generale Darnell, che è il primo responsabile di tutto ciò che non funziona nel 31° stormo.

GIOVANNI KESSLER, *Magistrato, consulente della Commissione*. Le raccomandazioni della Tricarico-Prehuer sono mai state recepite o inserite in normative nazionali?

ALESSANDRO TUDINI, *Comandante dell'aeroporto militare di Aviano*. No. Sono state emanate direttive nazionali che sanciscono l'applicazione della direttiva.

GIOVANNI KESSLER, *Magistrato, consulente della Commissione*. Lei ha parlato di tre fonti normative ed in particolare del rapporto della commissione. Sulla base di cosa sono applicate le raccomandazioni?

ALESSANDRO TUDINI, *Comandante dell'aeroporto militare di Aviano*. Di una direttiva emanata dallo SMA, che le ha recepite e ha dato disposizioni apposite.

GIOVANNI KESSLER, *Magistrato, consulente della Commissione*. Quindi un'autorità nazionale. E gli americani?

ALESSANDRO TUDINI, *Comandante dell'aeroporto militare di Aviano*. Loro ottemperano per la loro parte. Il fatto che il comandante americano mi abbia certificato il programma di lavoro avviene in base al Tricarico-Prehuer, rispetto al quale ha ricevuto delle direttive. Anche la controparte americana ha recepito le direttive, trattandosi del rapporto di una commissione bilaterale.

GIOVANNI KESSLER, *Magistrato, consulente della Commissione*. Non sono state recepite da alcun altro accordo bilaterale?

ALESSANDRO TUDINI, *Comandante dell'aeroporto militare di Aviano*. No. L'indirizzo è quello di formalizzare le direttive nell'ambito di accordi tecnici.

FRANCESCO PAOLO SISTO, *Avvocato, consulente della Commissione*. Per quanto riguarda la rilevanza della formazione e dell'informazione dei piloti in tema di sicurezza, uno dei problemi che si sono posti è quello della conoscenza da parte dei piloti statunitensi dei limiti imposti a certi voli, tant'è che in un rapporto del marzo 1998 è emerso che grandissima parte dei membri dell'equipaggio non conoscevano il limite dei 2 mila piedi. Vorrei sapere se vi sia una vigilanza sulla formazione e informazione dei piloti americani sulle regole di volo e soprattutto se questa vigilanza sia concreta e vi sia una verifica costante delle informazioni, magari attraverso l'esame congiunto dei piani di volo. Il vero problema è la frantumazione delle responsabilità.

ALESSANDRO TUDINI, *Comandante dell'aeroporto militare di Aviano*. Dal punto di vista del principio, il rapporto Tricarico-Prehuer evita la frantumazione delle responsabilità, in quanto le assegna ad un unico soggetto, il comandante del 31° stormo, per tutti i casi che riguardano l'attività di velivoli americani, sia rischierati, sia stanziati.

FRANCESCO PAOLO SISTO, *Avvocato, consulente della Commissione*. L'individuazione di un responsabile non significa che la responsabilità sia effettivamente sempre sua, in quanto occorre effettuare un'indagine.

ALESSANDRO TUDINI, *Comandante dell'aeroporto militare di Aviano*. Ci sono responsabilità ripartite a vari livelli, però colui che alla fine certifica, per il proprio personale, che tutto si svolga secondo le regole è il comandante americano, per cui è sua responsabilità anche l'effettuazione della verifica.

Posso anche dire che questo è un discorso di principio, però noi siamo in costante collegamento con l'ufficio operazioni americano e mensilmente ci incontriamo per discutere i problemi collegati con il Tricarico-Prehuer e la sua applicazione e quelli che a volte sorgono nella compilazione dei programmi di volo. Le problematiche che si evidenziano nell'attività di tutti i giorni vengono discusse dal capo ufficio operazioni o da me con il comandante. C'è uno scambio completo di informazioni, tant'è che da quando sono qui (circa un anno) non ho mai ravvisato la necessità di un intervento in questo senso.

FRANCESCO PAOLO SISTO, *Avvocato, consulente della Commissione*. Sotto il profilo della formazione e dell'informazione dei piloti, vi è un obbligo da parte degli statunitensi, in modo che nessuno possa dire « Non lo sapevo »? Possiamo verificare che questa informazione sia diretta?

ALESSANDRO TUDINI, *Comandante dell'aeroporto militare di Aviano*. Il rapporto ha dato agli americani piena responsabilità su questo tipo di controllo.

FRANCESCO PAOLO SISTO, *Avvocato, consulente della Commissione*. Quindi non abbiamo la possibilità di intervenire.

ALESSANDRO TUDINI, *Comandante dell'aeroporto militare di Aviano*. Non è previsto, anche perché si tratta di un'azione di competenza del comandante. È chiaro che nel momento in cui dovessero emergere problemi particolari, si interverrebbe. Comunque sarebbe come intervenire nell'azione del comandante americano o come se lui sindacasse il modo in cui io organizzo il mio gruppo.

FRANCESCO PAOLO SISTO, *Avvocato, consulente della Commissione*. La legge 626 citata impone la formazione e l'informazione di coloro che operano in regime di sicurezza. Quindi, per essere sicuri, occorre assolvere l'obbligo di informarli. Però non possiamo verificare che i piloti americani siano informati.

ALESSANDRO TUDINI, *Comandante dell'aeroporto militare di Aviano*. Sappiamo che lo fanno.

ANTONIO DI BISCEGLIE. La responsabilità è del comandante americano.

ALESSANDRO TUDINI, *Comandante dell'aeroporto militare di Aviano*. Abbiamo conoscenza delle informazioni che vengono distribuite ai piloti, perché il comandante americano ne invia una copia al comandante italiano.

Tutte le attività e informazioni di rilievo per lo svolgimento dell'attività di volo (restrizioni particolari, nuove normative) vengono normalmente diramate ai gruppi di volo e ai piloti attraverso delle informative scritte del capo ufficio operazioni. Si tratta di FCIF e EOG, cioè di *read file*, dei testi scritti con cui si danno le informazioni, che devono essere firmati da ciascun pilota prima di effettuare l'attività di volo. Una verifica che questa informazione è diramata la abbiamo, perché copia di questi testi viene inviata, per conoscenza, anche al comando italiano. Quindi, sappiamo che, quando ci sono novità di rilievo o particolari eventi di cui è necessario che i piloti abbiano conoscenza, vengono compilati questi testi e che sono poi inviati ai gruppi di volo.

ANTONIO DI BISCEGLIE. Quindi siamo in grado di effettuare una verifica in questo senso.

ALESSANDRO TUDINI, *Comandante dell'aeroporto militare di Aviano*. È una verifica indiretta. Non abbiamo la responsabilità di chiedere al comandante americano cosa faccia, però in maniera informale siamo informati.

FRANCESCO PAOLO SISTO, *Avvocato, consulente della Commissione*. Ci sono incontri interforze su questo punto?

ALESSANDRO TUDINI, *Comandante dell'aeroporto militare di Aviano*. Non mi risulta, anche perché, da quando è stato implementato il Tricarico-Prehuer, non si sono verificati eventi che abbiano reso necessario incontrarci per ridiscutere certi punti. Vi è una piena aderenza alla normativa da parte delle autorità americane.

DAVIDE ROMANO, *Avvocato, consulente della Commissione*. Nella rotta di volo che le fornisce il comando americano, ha la possibilità di porre veti, laddove ritenga che non si rispetti ciò che viene certificato?

ALESSANDRO TUDINI, *Comandante dell'aeroporto militare di Aviano*. Se non rispettano gli accordi bilaterali, effettuo una verifica. Al di là della limitazione prevista dagli accordi bilaterali non è compito del comandante italiano intervenire. Il mio compito è trasmettere a qualcun altro che valuterà se sia opportuno o meno.

Il mio compito è quello di verificare il numero di sortite, l'arco di tempo, la percentuale di bassa quota, se chi la programma sia autorizzato a farlo, che ci siano le certificazioni, che ogni unità rischierata che arriva abbia il *briefing* e che venga certificato. Vi è quindi una serie di attività di verifica preventive che devo fare durante la fase di pianificazione e di programmazione. L'approvazione è formale e spetta a qualcun altro al di sopra di me.

DAVIDE ROMANO, *Avvocato, consulente della Commissione*. Se ella si accorgesse che un volo non corrisponde a quanto certificato nella rotta di volo, può imporne l'interruzione?

ALESSANDRO TUDINI, *Comandante dell'aeroporto militare di Aviano*. Dal punto di vista strettamente tecnico è difficilmente fattibile. È chiaro che se vengo a conoscenza di un'infrazione di volo grave, come una rotta diversa da quella pianificata, non per motivazioni di emergenza che la possano giustificare, io, come comandante dell'aeroporto, previa notifica alla mia superiore autorità, sicuramente interverrò in maniera dura. Posso addirittura stoppare l'attività di volo prima di avere i necessari chiarimenti. Si tratta di un'azione molto forte non prevista dagli accordi bilaterali ma sicuramente opportuna.

DAVIDE ROMANO, *Avvocato, consulente della Commissione*. Indipendentemente dall'accordo Tricarico-Prehuer.

ALESSANDRO TUDINI, *Comandante dell'aeroporto militare di Aviano*. Sì.

ANTONIO DI BISCEGLIE. Vorrei sapere se possa confermare, per quanto di sua conoscenza, che provvedimenti assunti dalla polizia statunitense vengono comunicati all'autorità italiana. Può capitare, ad

esempio, che personale statunitense sia in stato di ebbrezza e intervenga la polizia statunitense: di questo tipo di interventi viene data comunicazione?

ALESSANDRO TUDINI, *Comandante dell'aeroporto militare di Aviano*. Dipende dalla gravità dei fatti. Noi e i carabinieri abbiamo conoscenza di molte cose; non so se tutto venga riportato, ma vi saranno sicuramente fatti banali che non vengono comunicati.

ERMANNIO JACOBELLIS, *Presidente della Commissione*. Ringrazio a nome della Commissione il comandante Tudini per l'esauriente ed interessante esposizione e per i chiarimenti che ci ha fornito.

Briefing illustrativo del generale Darnell.

DANIEL DARNELL, *Comandante del 31° FW*. Do il mio benvenuto al presidente e alla Commissione.

Farò personalmente un *briefing* sulla missione del 31° *Fighter wing* ad Aviano e poi il colonnello Eberhard illustrerà le procedure operative e la gestione delle missioni.

Al termine del secondo *briefing*, il colonnello Eberhard vi condurrà presso uno degli squadroni della base e presso la torre radar, così avrete modo di familiarizzare con le procedure locali.

La persona più importante per me è il colonnello Tudini con il quale ho un ottimo rapporto di collaborazione e di lavoro. Alessandro Tudini è il comandante della base ed io sono il *senior US*. La maggior parte dei nostri coordinamenti si svolge per la gestione dello spazio aereo e per le attività operative.

Come comandante del 31° *Fighter wing* devo tenere conto di tre indirizzi di comando. Un unico generale ha le competenze in ambito NATO e US: si tratta attualmente del generale Shorts, comandante della 16° *Air force* e contemporaneamente di *Air south*. Io sono il comandante del 31° *Fighter wing* e anche del 31° *Air expeditionary wing* e sono ufficialmente il *senior US* americano ad Aviano. Mantengo un coordinamento stretto con il colonnello Tudini.

Non voglio tediarevi con i numeri, per cui mi limito a dirvi che ad Aviano abbiamo circa 9 mila persone; il numero include i militari e le famiglie, il personale rischierato, quello civile e il personale italiano della base. Mantenere la sicurezza sulla base di Aviano è una sfida non indifferente, perché abbiamo sei aree operative. Nel lucido che vi sto mostrando, potete vedere la linea di volo, nella quale siamo in questo momento, il deposito munizioni, che è di fronte alla linea di volo, la città di Aviano e la strada per Pordenone.

La terza area è l'*headquarter* della 16° *Air force*. Abbiamo poi l'area 2 che comprende servizi vari e dormitori per i militari giovani. L'area 1 rappresenta il principale supporto per la base dal punto di vista logistico. L'ultima area che potete vedere è relativa all'ingegneria civile.

Vi sono poi altre località: abbiamo acquisito alcune *facilities* come l'ospedale di Sacile, la scuola elementare a Pordenone, un'altra scuola

elementare al Vajont e due depositi. Il 31° *Fighter wing* è responsabile di altre cinque unità che non sono situate in questa area: abbiamo un deposito munizioni a Ghedi ed uno ad Araxos, in Grecia; un altro vicino Pisa e una base a Moron in Spagna.

Desidero parlare molto brevemente della missione che riguarda il 31° *Fighter wing*, specificatamente per quanto concerne le missioni NATO.

Siamo l'unica base di *fighters* situata a sud delle Alpi, responsabile per le operazioni delle regioni sud. Alcune delle nostre responsabilità sono scritte, come il mantenimento della prontezza operativa e il rischieramento di alcune unità al di fuori della regione sud; abbiamo responsabilità anche per una porzione delle operazioni della *join guardian* e della gestione del munizionamento nostro e per il supporto NATO.

La nostra missione primaria è la precisione dell'attacco, usando armamento a guida laser. Provvediamo anche al supporto al *forward air control* e svolgiamo missioni di giorno e di notte. Abbiamo uno squadrone per la gestione della battaglia, responsabile anche per l'aspetto tattico: un gruppo radar è localizzato ad Aviano; ve ne sono solo due in Europa, uno a Stendahl e uno ad Aviano.

La porzione che vedete in verde nel lucido riguarda la regione sud ed è l'area per la quale siamo responsabili. Come potete notare, gran parte delle operazioni svolte negli ultimi cinque anni è entro un raggio di 500 miglia da Aviano, ma abbiamo anche la responsabilità di gestire operazioni fino a 1500 miglia da Aviano. Abbiamo la netta sensazione di essere uno stormo preparato, *combat ready*, e una delle nostre più grandi sfide è quella di costruire delle importanti infrastrutture ad Aviano: se vi guardate intorno nella base, potete vedere le gru e le costruzioni che costituiscono l'evoluzione delle infrastrutture.

Ho concluso il mio *briefing*. Sono a disposizione per eventuali domande.

ERMANNIO JACOBELLIS, *Presidente della Commissione*. Ringrazio il comandante per l'ospitalità e per la relazione che arricchisce il nostro bagaglio di conoscenze.

MARCO BOATO. Come il comandante sa, la nostra Commissione parlamentare è stata istituita dopo il disastro del Cermis e ha due fondamentali finalità, la prima riguarda la ricostruzione delle cause per cui è avvenuta la tragedia e la seconda concerne le misure di sicurezza, di carattere militare, amministrativo e legislativo, necessarie per assicurare che in futuro non possano più verificarsi episodi simili.

Il comandante ha assunto la carica solo da 3 mesi, ma io vorrei sapere se egli abbia riscontrato la necessità di cambiamenti più o meno profondi rispetto alla gestione precedente. In altre parole, vorrei sapere, se egli, nell'assumere l'attuale responsabilità, abbia ravvisato la necessità di cambiamenti rispetto al precedente comando del 31° stormo di Aviano.

Vorrei poi sapere se, allo stato, anche alla luce dei nuovi accordi fra Italia e Stati Uniti concernenti anche la base di Aviano, ritenga

sufficienti ed adeguate le procedure stabilite dopo la strage del Cermis.

DANIEL DARNELL, *Comandante del 31° FW*. Ritengo che le raccomandazioni contenute nel rapporto Tricarico-Prehuer siano molto accurate, dettagliate e buone. Noi abbiamo implementato e stiamo implementando tali raccomandazioni sulle quali interverrà il colonnello Eberhard nel suo *briefing* operativo.

ERMANNIO JACOBELLIS, *Presidente della Commissione*. Ringrazio nuovamente il generale Darnell.

Briefing del colonnello Jeffrey Eberhard sul rapporto Tricarico-Prehuer.

JEFFREY EBERHARD, *Comandante del gruppo operativo del 31° FW*. Buon pomeriggio. Sono il comandante del gruppo operativo del 31° *Fighter wings* e sono responsabile per tutte le operazioni di volo ad Aviano.

Vi parlerò oggi specificatamente delle procedure che seguiamo per la bassa quota. Quando ci recheremo presso lo squadrone di volo, vi sarà mostrato come viene pianificata una missione a bassa quota. Parleremo delle raccomandazioni che discendono dal rapporto Tricarico-Prehuer, delle rotte a bassa quota del 31° *Fighter wing*, dei materiali utili per la pianificazione delle missioni (quindi prima di andare in volo), di ciò su cui i piloti vengono « briefingati » prima di volare e delle procedure che devono essere seguite quando si è in volo.

Abbiamo delle nuove procedure in relazione al rapporto Tricarico-Prehuer: ad esempio, in Pianura Padana manteniamo una quota minima di mille piedi. Diamo dei *briefing* specifici ai piloti prima che possano andare in volo sul territorio nazionale. Il 31° *Fighter wing* ha una specifica restrizione, nel senso che solo il 25 per cento delle missioni può essere fatto a bassa quota. Vi è anche una differenziazione in ambito pianificazione per quanto riguarda il volo a bassa quota: in questo momento solo gli F16 del 31° *Fighter wing* possono effettuare missioni a bassa quota sul territorio italiano. Se un'altra unità straniera viene ad Aviano per volare a bassa quota, deve richiedere specifica autorizzazione al Governo italiano. Attualmente abbiamo un'autorità, la *designated US authority*, che in questo caso è il comandante dello stormo, generale Darnell, le cui responsabilità consistono nell'assicurarsi che tutti i piloti conoscano le direttive nazionali al fine di volare in sicurezza a bassa quota.

Il sottoscritto è ufficiale di collegamento tra gli italiani e la parte americana, un aspetto questo molto importante.

La mappa che vi sto mostrando indica esattamente le rotte prepianificate a bassa quota, gran parte delle quali si sviluppa verso sud, attraverso la Pianura Padana e parte dell'Appennino. Altre rotte prepianificate, approvate in passato, vanno verso il nord, ma attualmente non vengono utilizzate. Molte di queste vanno verso le

Alpi, dove i voli a bassa quota subiscono la restrizione di 2 mila piedi; poiché ciò non consente un buon addestramento per il 31° *Fighter wing*, esse non vengono attualmente usate.

Alcune delle rotte prepianificate attraversano l'area che potete vedere identificata come *no fly zone*, nella quale non è possibile volare al di sotto dei 13 mila piedi sul livello del mare.

Vi parlerò ora dei materiali usati per la pianificazione delle missioni. Abbiamo una *check list* sviluppata nella zona che rappresenta un riferimento per la pianificazione della bassa quota. Essa indica a ciascun equipaggio di volo, con esattezza, che cosa deve fare prima di poter effettuare una missione a bassa quota. Usiamo anche il manuale B-OAT, parte uno, che contiene istruzioni generali per il volo a bassa quota.

La seconda parte del manuale B-OAT contiene invece gli aggiornamenti delle restrizioni allo spazio aereo, indicando i vari ostacoli. Essa ha una validità di sei mesi e quando giungono i nuovi aggiornamenti io provvedo a trasmetterli al comando americano.

Al fine di garantire una sicurezza di comprensione, disponiamo di un glossario, che accompagna il manuale B-OAT, parte due, che contiene le parole chiave tradotte in inglese.

Abbiamo anche la SOP ADD01 che indica come programmare e pianificare le missioni a bassa quota. Inoltre la SOP ADD08 ci dà informazioni sulle rotte prepianificate autorizzate. Nella porzione dedicata al 31° *Fighter wing* vi sono molte più rotte di quelle che vengono effettivamente utilizzate.

Fra tutte le mappe che potremo vedere quando ci recheremo presso lo squadrone di volo vi sono le mappe *master* aggiornate con le ultime informazioni, che noi fotocopiamo in modo da garantirne la standardizzazione per tutti gli equipaggi di volo.

Prima di poter volare una missione a bassa quota, occorre ricevere un *briefing* specifico per quel tipo di volo, che riguarda qualsiasi informazione interessante.

DANIELE FRANZ. Per quel tipo di volo o per ogni volo?

JEFFREY EBERHARD, *Comandante del gruppo operativo del 31° FW*. Vi sono più *briefing*, per la bassa quota e per il tipo di volo, che riguardano le regole valide in ambito NATO, le procedure locali, eccetera. Stiamo parlando di *briefing* sulla bassa quota, considerato che ve ne sono altri su aspetti diversi. Ogni qualvolta abbiamo informazioni essenziali le inseriamo nei *files* per garantirne la conoscenza da parte dei piloti, i quali leggono ogni giorno gli FCIF e firmano prima di poter volare.

Prima di ogni volo gli equipaggi hanno anche l'obbligo di consultare i NOTAM e di aggiornare le mappe. Quando ci recheremo presso lo squadrone vi mostrerò come la cosa avvenga in pratica.

Per quanto riguarda la bassa quota, usiamo esclusivamente le mappe CNBBQ 1:500.000 italiane, che fornisco personalmente ogniqualvolta riceviamo nuovi aggiornamenti.

Passo ora a illustrarvi, attraverso un esempio, come in sostanza vengono pianificati e autorizzati questi voli: oggi chiediamo un certo

tipo di missione che potrà essere volata domani. Se le autorità superiori ci autorizzano ad effettuare il volo, è necessario l'*ac clearance* dei servizi del traffico aereo.

Vi mostrerò poi sulla carta i *Delta points*, cioè i punti di riferimento e di congiunzione delle rotte prepianificate sul territorio italiano. Abbiamo tutte le restrizioni di quota in relazione alla localizzazione dell'area sul territorio nazionale e provvediamo a seguire i flussi direzionali andando nel giorno appropriato alle quote appropriate (in un determinato giorno si può andare in una sola direzione).

Siamo in costante contatto TBT con gli enti del traffico italiano e dobbiamo seguire specifiche procedure per l'attraversamento delle linee di costa. Abbiamo restrizioni anche per quanto riguarda la velocità: ad esempio, per la bassa quota è indicata una velocità di 459.

Con questo ho concluso la parte generale del *briefing*. Sono a disposizione per eventuali domande specifiche.

ERMANNINO JACOBELLIS, *Presidente della Commissione*. Ringrazio il colonnello Eberhard per il suo *briefing* e cedo la parola ai colleghi.

CESARE RIZZI. Lei ha detto che prima di ogni volo vengono aggiornate le mappe.

JEFFREY EBERHARD, *Comandante del gruppo operativo del 31° FW*. Esatto.

CESARE RIZZI. Il giorno della tragedia del Cermis, l'equipaggio disponeva di mappe americane e non italiane.

JEFFREY EBERHARD, *Comandante del gruppo operativo del 31° FW*. Non ero qui in quel periodo, ma credo che ciò sia vero.

CESARE RIZZI. Lei ha ragione, perché sono stati cambiati tutti i vertici, per cui non è possibile fare certe domande. Comunque mi basta che il colonnello confermi che quel giorno non c'erano mappe italiane.

JEFFREY EBERHARD, *Comandante del gruppo operativo del 31° FW*. Credo che le mappe italiane ci fossero, ma il fatto che le usassero o meno è un'altra questione.

DANIELE FRANZ. Ringrazio il comandante e il colonnello ai quali desidero rivolgere due brevi domande. In cosa consiste l'attività di addestramento di volo? Qualora un vostro pilota dovesse assumere un atteggiamento di volo non consono alle normative, è soggetto a sanzioni da parte dell'autorità militare americana? Se sì, quali?

JEFFREY EBERHARD, *Comandante del gruppo operativo del 31° FW*. Sicuramente verrebbe avviata un'azione specifica nei confronti di

qualsiasi pilota che trasgredisse le regole nazionali o americane. Ciò che si può o deve fare dipende dal fatto che il pilota abbia commesso uno sbaglio o abbia volontariamente agito in tal modo. In entrambi i casi sarebbe avviata un'azione specifica nei suoi confronti per il fatto che non ha seguito le regole.

DANIELE FRANZ. Questo era valido anche prima del rapporto Tricarico-Prehuer ?

JEFFREY EBERHARD, *Comandante del gruppo operativo del 31° FW*. Questa è una regola generale che vale per tutti i piloti (in questo caso si trattava di un pilota dei *marines*). Le nostre regole non sono cambiate dopo il rapporto Tricarico-Prehuer.

DANIELE FRANZ. Il colonnello ci ha detto che non era in servizio in questa base all'epoca della tragedia. Potrebbe comunque farci sapere se prima di quel giorno fossero state emesse sanzioni nei confronti di alcuni piloti da parte dell'amministrazione militare americana ?

JEFFREY EBERHARD, *Comandante del gruppo operativo del 31° FW*. Non abbiamo ragione di credere che altri piloti abbiano commesso errori specifici, perché se lo avessero fatto avremmo preso delle misure disciplinari.

DANIELE FRANZ. In cosa consiste l'addestramento ?

JEFFREY EBERHARD, *Comandante del gruppo operativo del 31° FW*. La nostra prima missione è quella di volare a media quota e di usare bombe a guida laser. Abbiamo anche missioni addestrative per attività aria aria e voliamo a bassa quota per evitare condizioni di tempo cattivo e per addestrarci al bombardamento. L'F16 è un velivolo estremamente flessibile e versatile e ci consente di farlo.

GIUSEPPE DETOMAS. Desidero ringraziare il comandante e il colonnello per la loro ospitalità e per l'eshaustività delle relazioni. Formulerò due domande che credo vadano poste al comandante come responsabile dei reparti rischierati.

Le norme introdotte dopo il disastro del Cermis, in particolare il rapporto Tricarico-Prehuer, che consiste sostanzialmente in alcune raccomandazioni della Commissione paritetica, che livello di precettività hanno nei confronti dei reparti americani ?

DANIEL DARNELL, *Comandante del 31° FW*. Mi è stato rappresentato con molta chiarezza al mio arrivo ad Aviano che abbiamo implementato tutte le raccomandazioni che ci sono state fatte.

GIUSEPPE DETOMAS. Quindi la loro violazione comporta responsabilità precise.

DANIEL DARNELL, *Comandante del 31° FW*. Sì, sono responsabile dell'applicazione delle raccomandazioni.

GIUSEPPE DETOMAS. Si tratta di responsabilità penali o disciplinari?

DANIEL DARNELL, *Comandante del 31° FW*. Ho l'autorità di fermare tutti i voli delle forze aeree e dell'esercito americano, degli spagnoli e di chiunque sia parte del *air expeditionary wing*. Tutti devono volare osservando quelle regole.

GIUSEPPE DETOMAS. Vorrei anche sapere se vi sia una differenza fra il 31° stormo, che ha sempre rispettato le procedure — come ci hanno detto gli ufficiali italiani —, e i reparti rischierati, anche dal punto di vista dei livelli di sicurezza e dell'informazione.

DANIEL DARNELL, *Comandante del 31° FW*. No. Non c'è alcuna differenza; sono tutti professionisti e prendono molto seriamente le regole e le direttive.

GIUSEPPE DETOMAS. Dopo il Cermis?

DANIEL DARNELL, *Comandante del 31° FW*. Sì, sicuramente.

ROLANDO FONTAN. Il colonnello Eberhard ci ha detto che viene utilizzata la parte seconda del manuale che indica gli ostacoli e che vengono fatti *briefing* specifici per la bassa quota. Queste procedure vengono seguite dopo la tragedia del Cermis o lo erano anche prima?

JEFFREY EBERHARD, *Comandante del gruppo operativo del 31° FW*. Noi operiamo sempre nello stesso modo.

ROLANDO FONTAN. Quindi anche prima?

JEFFREY EBERHARD, *Comandante del gruppo operativo del 31° FW*. Sempre.

ANTONIO DI BISCEGLIE. Desidero rivolgere al generale e al colonnello un saluto particolare poiché sono parlamentare di questa provincia che ospita la base statunitense.

Vorrei sapere dal comandante Darnell, e avere conferma dal colonnello Eberhard, se le misure introdotte dal rapporto Tricarico-Prehuer e la loro rigorosa osservanza siano ritenute sufficienti per un verso per la sicurezza e per altro verso per le esercitazioni.

DANIEL DARNELL, *Comandante del 31° FW*. Sì.

JEFFREY EBERHARD, *Comandante del gruppo operativo del 31° FW*. Sì.

ANTONIO DI BISCEGLIE. Possono dare qualche suggerimento in particolare per quanto riguarda la sicurezza?

DANIEL DARNELL, *Comandante del 31° FW*. Penso che le procedure che abbiamo implementato siano perfettamente adeguate. Sono molto soddisfatto.

GIOVANNI KESSLER, *Magistrato, consulente della Commissione*. Torniamo alle raccomandazioni contenute nel rapporto Tricarico-Prehuer. Vi sono ordini, direttive, normative o regolamenti americani o NATO che le recepiscono o vengono applicate direttamente?

JEFFREY EBERHARD, *Comandante del gruppo operativo del 31° FW*. Penso di no in generale.

DANIEL DARNELL, *Comandante del 31° FW*. Non ci sono al momento ordini o direttive specifiche per l'implementazione delle raccomandazioni. Si è quindi trattato di una decisione assunta localmente.

ALESSANDRO TUDINI, *Comandante dell'aeroporto militare di Aviano*. La parte americana ha previsto l'implementazione delle raccomandazioni contenute nel rapporto Tricarico-Prehuer nell'ambito della compilazione del *draft* dell'accordo tecnico in fase di stesura. Quindi, hanno recepito la direttiva inserendola in questo contesto.

Dal punto di vista dell'applicazione, le procedure sono state diverse per la parte italiana e per quella americana, che ha ricevuto una *policy* al riguardo in base alla quale la loro linea è stata quella dell'attuazione immediata di tutto ciò che era inserito nel Tricarico-Prehuer. Per parte nostra, prima ancora che lo Stato maggiore dell'Aeronautica emanasse una direttiva ufficiale di implementazione delle raccomandazioni, ad Aviano esse erano già state attuate, tant'è che quando è stata emanata la direttiva noi avevamo già fatto tutto. Ciò anche perché avevamo un appoggio da parte americana e sapevamo che la *policy* era quella di attuare le raccomandazioni.

Quindi, gli atteggiamenti sono stati diversi: gli americani le hanno ritrovate nell'accordo tecnico in attesa del quale hanno ricevuto una *policy*; noi invece abbiamo ricevuto un messaggio attuativo nel quale si diceva di dare esecuzione alle raccomandazioni.

SERGIO ROSSETTI, *Generale di squadra aerea in ausiliaria, consulente della Commissione*. Come ha detto il comandante Tudini, da parte italiana vi è stata una direttiva specifica nel senso di applicare il contenuto dell'accordo Tricarico-Prehuer. Per la parte americana, vi è un'autorità sovraordinata che ha fatto la stessa cosa oppure, come ho capito, si è trattato di una sua iniziativa?

GARY LAGASSEY, *Ufficiale dell'esercito americano*. Sostanzialmente tutto è nato da un ordine verbale seguito ad una riunione del primo ministro. Conseguentemente è stata chiesta l'applicazione a livello locale.

ALESSANDRO TUDINI, *Comandante dell'aeroporto militare di Aviano*. Da una riunione del segretario della difesa Coen con l'onorevole D'Alema è emerso l'intendimento di applicare le raccomandazioni del rapporto Tricarico-Prehuer da entrambe le parti. Ciò è stato considerato dagli americani come una direttiva a livello politico.

Dal punto di vista pratico la parte americana ha provveduto ad inserire le raccomandazioni nell'ambito della proposta di nuovo accordo tecnico.

ERMANNIO JACOBELLIS, *Presidente della Commissione*. Ringrazio anche a nome della Commissione il generale Darnell e il colonnello Eberhard per la disponibilità manifestata.

Ci auguriamo che le nuove procedure siano in grado di evitare che in futuro si ripetano tragedie come quella del Cermis.