

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

**RESOCONTO STENOGRAFICO**

**14.**

**SEDUTA DI MERCOLEDÌ 7 GIUGNO 2000**

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **ERMANNIO IACOBELLIS**

INDI

DEL VICEPRESIDENTE **LUIGI OLIVIERI**

**INDICE**

	PAG.		PAG.
<b>Sulla pubblicità dei lavori:</b>		Olivieri Luigi (DS-U), <i>Presidente</i> ..	4, 5, 7, 9, 10
Iacobellis Ermanno, <i>Presidente</i> .....	3	Durigon Orfeo, <i>Ex comandante della base di Aviano</i> .....	3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10
<b>Comunicazioni del presidente:</b>		Lucchese Francesco Paolo (misto-CCD) ..	8, 9
Iacobellis Ermanno, <i>Presidente</i> .....	3	Rizzi Cesare (LNP) .....	7, 8
<b>Audizione del colonnello Orfeo Durigon.</b>		Saonara Giovanni (PD-U) .....	6, 7
Iacobellis Ermanno, <i>Presidente</i> .....	3, 5		

**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 13.50.**

(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).

**Comunicazioni del presidente.**

PRESIDENTE. Comunico che venerdì prossimo si recherà a Trento una delegazione della Commissione, presieduta dal vicepresidente onorevole Luigi Olivieri e composta dagli onorevoli Marco Boato, Rolando Fontan, Pietro Mitolo e Giovanni Saonara. Gli altri deputati della zona che lo volessero possono intervenire liberamente agli incontri che si terranno presso la sede del commissariato del Governo per la provincia di Trento.

Comunico, altresì, che alla nostra richiesta di acquisizione della documentazione relativa ai procedimenti giudiziari svolti negli Stati Uniti, il ministro degli esteri, onorevole Lamberto Dini, ha notificato che è iniziata la trasmissione degli atti processuali americani alla nostra ambasciata a Washington e che tali atti saranno inviati appena possibile alla commissione.

**Audizione del colonnello Orfeo Durigon.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione del colonnello Orfeo Durigon,

che ringraziamo per avere accolto il nostro invito. Ci aveva preannunciato che sarebbe stato accompagnato dal suo avvocato, ma noi oggi intendiamo soltanto acquisire ulteriori elementi sulla vicenda che ha contorni sempre più chiari. L'audizione odierna, quindi, arricchirà il nostro già ampio bagaglio di conoscenze.

Dopo la sua introduzione, colonnello, i colleghi le rivolgeranno alcune domande e, considerata la sua posizione particolare, se ritenesse di non rispondere ad alcune di esse, ciò sarà da noi valutato non come elemento a suo sfavore ma come espressione di una sua legittima prerogativa e di un suo preciso diritto.

Cedo senz'altro la parola al colonnello Durigon.

ORFEO DURIGON, *Colonnello dell'Aeronautica militare*. Grazie, presidente.

Sono il colonnello pilota Orfeo Durigon e ho svolto l'incarico di comandante italiano presso la base di Aviano dall'ottobre 1997 al luglio dello scorso anno. Preciso che i miei compiti generali sono soprattutto quelli di sovrintendere all'applicazione degli accordi bilaterali: il *technical agreement* e il *memorandum of understanding*, documenti sicuramente noti a questa Commissione, che risalgono rispettivamente al 1994 e al 1993.

Oltre agli accordi bilaterali, ho il compito di garantire la sicurezza dell'aeroporto, integrandone le risorse sia italiane sia americane per la difesa del sedime aeroportuale. Esercito inoltre la funzione di collegamento fra le autorità militari alleate, le autorità civili e le forze dell'ordine che sono fuori dall'aeroporto. Inoltre, nel piccolo spazio aereo attorno all'aeroporto, chiamato CTR di Aviano, esercito il

controllo con dei *team* misti americani e italiani; fornisco l'eventuale supporto che le unità mi chiedono, se sono in grado di darlo, altrimenti mi rivolgo ai superiori (parlo di supporto logistico); assicuro la funzionalità di tutti i servizi generali dell'aeroporto. I miei compiti sono prettamente di natura logistica. Non ho compiti operativi, che sono responsabilità del comandante americano: è lui che ha il reparto volo; io non ho reparto volo, non ho il compito di addestrare equipaggi alleati. L'addestramento degli equipaggi alleati è compito del comandante americano.

Questi, brevemente, sono i compiti che ho svolto nell'arco di questi due anni. Chiaramente durante il trascorrere del tempo, anche dopo l'incidente, sono intervenuti diversi fattori che hanno modificato il quadro preesistente.

Sono pronto a rispondere ad eventuali domande.

LUIGI OLIVIERI. Le funzioni e il ruolo del colonnello Durigon come comandante dell'aeroporto di Aviano sono ormai sufficientemente chiari alla Commissione, per cui su questo aspetto non ho altre domande da rivolgergli. Ciò che a mio avviso interessa di più, allo stato dei nostri lavori, è la collocazione che egli aveva quale rappresentante italiano all'interno della commissione d'inchiesta statunitense. Formulerò alcune domande, sperando che il colonnello, anche alla luce dell'esperienza che ha maturato in quel contesto, sia in grado di darci delle risposte.

Dopo la lettura dei risultati a cui è pervenuta quella commissione d'inchiesta, appare necessario formulare cinque quesiti. Il primo è relativo alla necessità di avere ben tre riscontri per validare gli eventi, quando erano disponibili dati precisi ed oggettivi da parte del velivolo radar. In altre parole, la commissione ha avuto bisogno di tre riscontri per validare degli eventi effettivamente ed oggettivamente inconfutabili.

Il secondo quesito riguarda il comportamento del pilota, che la commissione ha

definito « aggressivo », anziché indisciplinato e non professionale.

Il terzo quesito concerne il giudizio di non intenzionalità nell'esecuzione di un volo persistentemente al di sotto delle quote minime previste sia dalle norme italiane sia da quelle statunitensi.

Il quarto è riferito al comportamento di non collaborazione e reticenza dell'equipaggio e della catena di comando quando hanno rifiutato di rispondere ai quesiti posti dalla commissione d'inchiesta: questo è uno degli aspetti sul quale sarebbe interessante che il colonnello Durigon ci desse la sua impressione.

L'ultima questione riguarda i rapporti tra il reparto dei *marines* nella base di Aviano (il Prowler era stanziato occasionalmente su Aviano ma apparteneva ai *marines*) e la parte stanziata degli aeromobili statunitensi. Formulo questa domanda perché una delle raccomandazioni della commissione Tricarico-Prueher riguarda la necessità di avere un punto di riferimento di responsabilità anche per i velivoli rischierati occasionalmente sulla base di Aviano.

In base alla sua esperienza in qualità di componente italiano della commissione d'inchiesta degli Stati Uniti e per il ruolo che ha svolto, quali sono le sue impressioni su questo aspetto?

ORFEO DURIGON, *Colonnello dell'Aeronautica militare*. Sono stato nominato membro della commissione internazionale; le funzioni che ho svolto erano soprattutto di osservatore, collaboratore, interprete (perché sono di madrelingua inglese) ed inoltre potevo rivolgere qualunque domanda, prendere visione di qualunque documento.

Per quanto riguarda il quesito relativo allo strumento di bordo, il radar doppler che era nella scatola nera, osservo che quello strumento non è una scatola nera nel senso moderno della parola; è una vecchia generazione di apparato che fornisce soprattutto informazioni tattiche circa l'acquisizione di dati elettronici durante la guerra elettronica (quello è un velivolo di guerra elettronica). I punti che

venivano segnalati non erano tanto precisi, essendo lo strumento di vecchia concezione, per cui era necessario effettuare dei calcoli per cercare una correlazione sulle cartine; tuttavia esisteva un margine di errore abbastanza alto, mi sembra di un miglio e mezzo per ogni ora di volo. Questo mi pare di ricordare, ma non ne sono sicuro. Ribadisco che si tratta di uno strumento vecchio. Il tracciato al suolo fornito da questo strumento (il cui compito primario, ripeto, non è di tracciare il percorso del velivolo ma di acquisire dati tattici, dati connessi alla guerra elettronica) non era preciso, per cui era sempre necessario calcolare per poter determinare l'altezza relativa al suolo. Hanno effettuato dei calcoli, vi erano dei punti in cui erano molto precisi (anche se ovviamente esisteva sempre un cerchio di probabilità all'interno del quale ci si poteva trovare), hanno correlato, hanno realizzato questo diagramma ed hanno osservato dove il pilota presumibilmente ha infranto le regole.

Per quanto attiene al comportamento del pilota, questi è stato sentito, è stato invitato ad esporre le sue ragioni. Da parte della commissione vi è stato il tentativo di porgergli delle domande: il pilota si è avvalso della facoltà di non rispondere, ha reso solo una dichiarazione di cordoglio ed ha affermato che non stava volontariamente trasgredendo alle regole. È l'unica cosa che ha dichiarato.

Con il termine « aggressivo » gli americani intendono riferirsi a chi affronta con molta decisione il volo: il volo è aggressivo quando viene affrontato con decisione.

PRESIDENTE. È un termine usuale ?

ORFEO DURIGON, *Colonnello dell'Aeronautica militare*. Sì, è un termine usuale utilizzato dagli americani: *to be aggressive*, essere aggressivi nell'affrontare il volo. Qui è inteso anche in senso negativo: eccessivamente aggressivo.

Per quanto riguarda i rapporti tra i *marines* ed il comando del 31° stormo, qualunque velivolo americano che atterri

ad Aviano rientra immediatamente sotto le competenze del comandante americano del 31° *Fighter wing*, quindi dipende direttamente da lui per ricevere le informazioni, anche se indossa una divisa di un altro colore. Ciò, tra l'altro, è stato confermato dalla commissione Prueher-Tricarico, che lo ha rafforzato: è già scritto nel *memorandum of understanding* che il comandante USA è responsabile di tutta l'attività di volo americana (si dice « americana », non « aeronautica militare »). È sempre stato valido questo principio: il comandante americano ha potere sui suoi militari, che venivano « briefinati » e subito inseriti nella catena informativa normale degli americani. Tutto quanto avveniva come in una qualsiasi base aerea; gli americani cedevano sempre le informazioni come in una qualsiasi base aerea, anche italiana.

LUIGI OLIVIERI. Vorrei ricordare l'ultima parte del suo ragionamento. Secondo lei, una delle sette raccomandazioni della commissione Tricarico-Prueher, relativa all'individuazione dell'ufficiale che sarà responsabile anche della conoscenza di tutta la normativa relativa al nostro paese per quanto riguarda il volo, non era necessaria perché era già presente negli accordi precedentemente in essere tra gli Stati Uniti e l'Italia ?

ORFEO DURIGON, *Colonnello dell'Aeronautica militare*. Non mi permetto di esprimere pareri sui lavori di una commissione che opera a livello più elevato di me e che, ovviamente, ha esaminato molti aspetti che sono al di fuori della mia portata. Però è chiaramente indicato che il comandante USA è responsabile dell'attività USA. La mia opinione è che sia stato rafforzato questo concetto e siano stati introdotti ulteriori rafforzativi per chiarire.

LUIGI OLIVIERI. Le rivolgo una domanda che avevo già formulato ma che probabilmente le è sfuggita per la velocità con cui le ho posto i quesiti. Se ricordo bene, la commissione d'inchiesta degli

Stati Uniti termina il proprio elaborato esprimendo, fra l'altro, un giudizio di non intenzionalità da parte dei piloti sulla violazione delle normative nel corso di quel famigerato volo. Lei, che era osservatore, collaboratore, interprete e comunque componente della commissione, come ha vissuto questo momento? Ha condiviso questo tipo di osservazione?

ORFEO DURIGON, *Colonnello dell'Aeronautica militare*. Mi sembra di ricordare esattamente (non ho il testo con me) che nell'ultima pagina del riassunto si sostiene esattamente il contrario: ha volutamente violato le quote minime, in ben due tratte, se ricordo esattamente; dovrei vedere il testo per verificarlo.

GIOVANNI SAONARA. Desidero solo chiedere un parere o una conferma al nostro ospite. Mi rifaccio testualmente a quanto ha affermato il 9 febbraio, nel corso della nostra prima audizione, il dottor Giardina. In quella occasione, insieme a molte altre annotazioni di varia natura, il dottor Giardina si esprimeva in questo modo: «La responsabilità del comandante dello squadrone è emersa in maniera estremamente grave. Inoltre si è accertato anche che i registri sui quali venivano annotati e inseriti tutti gli ordini e gli aggiornamenti degli ordini non erano minimamente presi in considerazione. Pertanto vi era una ignoranza generalizzata della normativa che avrebbe imposto un comportamento di volo decisamente diverso. In questo ambito si è ritenuto di accertare l'esistenza di responsabilità anche organizzative più generali in capo al comandante della base americana e al comandante del reparto operativo del 31° stormo, che potremmo definire il 'padrone di casa' nella base di Aviano».

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE  
LUIGI OLIVIERI

GIOVANNI SAONARA. Dopo aver descritto una serie di elementi, il dottor

Giardina osserva che coloro che operano dalla base di Aviano «di conseguenza sono tenuti all'osservanza delle procedure locali e della regolamentazione italiana sulla navigazione a bassa quota (...). Da ciò emerge che, sussistendo un obbligo di osservanza della normativa da parte degli squadroni ospitati, è facile individuare un correlativo obbligo da parte dei padroni di casa di informare sulle normative vigenti in ordine all'esecuzione di questo tipo di voli».

Le chiedo semplicemente, per mia personale conferma, cosa significhi questa insistenza del dottor Giardina sul termine « padroni di casa ».

ORFEO DURIGON, *Colonnello dell'Aeronautica militare*. A chi sta facendo riferimento, all'americano, dice lui? Non è vero, il padrone di casa è il comandante italiano. Questo l'ho detto anche al dottor Giardina.

GIOVANNI SAONARA. Le ho riportato testualmente il testo delle dichiarazioni del dottor Giardina perché a mio avviso questo è un problema significativo, anche per il prosieguo dei lavori della nostra Commissione, soprattutto in quanto è in gioco non solo la questione delle responsabilità ma anche quella dell'atteggiamento di cooperazione e/o di distinzione. Poiché lei nella sua introduzione, se non ho inteso male, ha voluto rimarcare la distinzione tra funzione logistica e funzione operativa, io le ho riportato le espressioni del dottor Giardina perché vorrei capire meglio quello che è stato e quello che potrà essere per Aviano dal 2000 in poi. Si trattava solo di questo approfondimento.

ORFEO DURIGON, *Colonnello dell'Aeronautica militare*. Desidero fugare ogni dubbio. Aviano è una base dell'Aeronautica militare italiana ed ospita uno squadrone americano. I padroni di casa (del terreno, degli edifici) siamo noi italiani. Probabilmente il dottor Giardina avrà espresso una sua considerazione, ma la base è italiana, il padrone di casa è il

comandante italiano, il quale non fa altro che ricordarlo continuamente all'americano ed agli ospiti che arrivano, tant'è vero che - questo per fare un esempio - il comandante americano, nel *briefing* in cui presenta lo stormo ai diversi ospiti, ad un certo punto mostra la fotografia del comandante attuale dicendo « questo è il comandante italiano della base di Aviano » ed illustra brevemente come siamo organizzati. Questo chiaramente è un principio di sovranità. Ho sempre tenuto a precisare a chiunque venisse ad Aviano che la base è italiana. Poi si parla di base americana perché per la maggioranza sono americani, ma in realtà la base è italiana; alle autorità esterne, agli stessi americani, agli ospiti americani io ho sempre ribadito che la sovranità è nostra ed è garantita.

Devo dire che esiste sempre rispetto reciproco tra me e il comandante americano, il quale non si è mai azzardato ad affermare che la base fosse americana; non l'ho mai sentito dire questo in tutti gli anni in cui sono stato alla base.

GIOVANNI SAONARA. Quindi la conseguenza logica sta nel fatto che gli atteggiamenti di cooperazione operativa tra chi ha la responsabilità logistica e la sovranità sostanziale e chi ha, invece, responsabilità dirette operative devono prevalere su qualunque altra valutazione ?

ORFEO DURIGON, *Colonnello dell'Aeronautica militare*. Il discorso è sempre questo: io svolgevo certe funzioni, collegate soprattutto al funzionamento a terra dell'aeroporto, mentre tutto ciò che volava era sotto la responsabilità americana. Il clima era sempre di massima cooperazione tra comando italiano e comando americano. Noi avevamo sempre a disposizione qualsiasi cosa, controllavamo sempre a terra, giravamo costantemente.

CESARI RIZZI. Mi ha fatto piacere che lei abbia precisato che la base di Aviano è italiana. Ho l'impressione che la NATO a casa nostra abbia sempre fatto quello

che ha voluto. Le chiedo allora come mai, se la base di Aviano è italiana (ed in teoria bisognerebbe rispettare tutte le regole italiane), questi aerei viaggiassero sempre con carte di volo americane e non italiane.

Inoltre, lei ha affermato che risulta che per un paio di volte i piloti abbiano violato il famoso limite dei mille piedi.

ORFEO DURIGON, *Colonnello dell'Aeronautica militare*. Può riferirmi l'episodio preciso ?

CESARE RIZZI. Lei ha detto che sono state violate le norme di volo.

ORFEO DURIGON, *Colonnello dell'Aeronautica militare*. Non ho detto nulla del genere.

PRESIDENTE. Il colonnello ha riportato un giudizio della commissione d'inchiesta degli Stati Uniti.

ORFEO DURIGON, *Colonnello dell'Aeronautica militare*. Mi riferivo al volo del 3 febbraio.

CESARE RIZZI. A me risulta che più di una volta si siano verificati voli a bassa quota. Ho rivolto questa domanda a tutti coloro che abbiamo audito ed ogni volta mi è stata data una risposta diversa. Ricordo il racconto di un parroco che più volte ha visto gli aerei passare qualche decina di metri al di sotto del campanile: da questo si può capire a che tipo di quota volavano a circa mille chilometri l'ora. Più volte hanno violato qualsiasi regola. Mi fa piacere che lei dica che è territorio italiano e che non hanno rispettato in alcun modo le nostre regole. In parole povere, la NATO - questo voglio sentirmi dire da lei - in casa nostra è padrona e fa ciò che vuole e noi non sappiamo imporre le nostre regole.

ORFEO DURIGON, *Colonnello dell'Aeronautica militare*. Anzitutto non credo che la NATO faccia quello che vuole. Non ho rapporti con la NATO purtroppo, sono un ente prettamente nazionale. Però la mia opinione è che non faccia quello che vuole. Sono professionisti; i piloti rispondono singolarmente per le azioni che fanno; se il pilota trasgredisce le regole è responsabile.

Per quanto riguarda il fatto che volavano con le loro carte di navigazione, sottolineo che gli americani producono carte di tutto il mondo e gradiscono volare con le loro carte, però le nostre sono state fornite assieme a tutta l'altra documentazione. D'altro canto una cartina non riporta le quote a cui si deve volare, ciò che invece fanno i cartelli di rotta che sono stati forniti. Il 3 febbraio a bordo del velivolo vi era un documento, chiamato cartellino di rotta, in cui vi è scritto di non scendere al di sotto dei 2 mila piedi e poi dei mille piedi. Ma in quel caso si è trattato di 300 piedi, per cui il pilota — come è stato confermato anche dalla commissione americana — ha trasgredito qualsiasi regola di sua spontanea volontà e quando un pilota commette un fatto, ne risponde.

CESARE RIZZI. Risulta che nelle carte americana non esiste Cavalese.

ORFEO DURIGON, *Colonnello dell'Aeronautica militare*. Non conosco i loro criteri di compilazione delle carte. Penso che la Commissione abbia investigato con il NIMA, e sicuramente dispone di documenti che io non ho.

A lei risulta che vi sono state tante violazioni. Posso dire che nei periodi del mio comando, cioè quattro mesi prima dell'incidente, non ho avuto alcuna segnalazione correlabile all'attività di Aviano. Sono pervenute tre o quattro segnalazioni sulle quali, in base alla procedura, abbiamo indagato e verificato se vi fossero state attività di volo nell'ora e nella zona indicate. Se vi sono possibili correlazioni, interessiamo immediatamente il comando americano e chiediamo una relazione e delle informazioni che vengono inoltrate

alle autorità superiori per ulteriori analisi, sulla base di altre informazioni che non sono in possesso del comando di Aviano. Come dicevo, nei quattro mesi in cui sono stato comandante ad Aviano, nessun volo era correlabile con possibili violazioni in Trentino.

CESARE RIZZI. È stato fortunato!

ORFEO DURIGON, *Colonnello dell'Aeronautica militare*. Il primo è stato quello del giorno fatale.

FRANCESCO PAOLO LUCCHESI. Nelle varie audizioni che abbiamo avuto ci è stato detto che per gli aerei stanziali le autorizzazioni di volo venivano date da Martina Franca, mentre per quanto riguarda i corpi non stanziali che dovevano svolgere missioni in Jugoslavia, le autorizzazioni venivano date dalla V ATAF e poi da Martina Franca. In alcuni casi, invece, l'ostacolo veniva aggirato, nel senso che l'autorizzazione veniva chiesta direttamente a Martina Franca, senza passare per la V ATAF, creando così confusione tra aerei stanziali e aerei non stanziali. A lei risulta che avvenisse questo aggiramento di ostacoli che ha portato ai voli a bassa quota senza l'autorizzazione della V ATAF di Vicenza?

ORFEO DURIGON, *Colonnello dell'Aeronautica militare*. Come ho già detto all'onorevole Rizzi, non avevo alcun rapporto con la V ATAF e quindi non ne ero a conoscenza degli ordini che essa dava ai reparti rischierati.

Io appartengo ad un'unica catena di trasmissione informatica che è quella nazionale e tutta l'attività nazionale addestrativa deve essere inoltrata — uno dei miei compiti è quello di trasmettere questa informazione — per l'approvazione al COA/COM di Martina Franca. Quella catena è stata rispettata. Se poi vi fossero altri ordini, io non ero a conoscenza perché non facevo parte della catena

informatica della NATO e non ricevevo nulla della V ATAF.

FRANCESCO PAOLO LUCCHESI. Avevano trovato un sistema per fare voli a bassa quota che avrebbero dovuto compiere solo gli aerei stanziali. È possibile che questo avvenisse?

Nel corso dell'audizione del generale Vannucchi, ci è stato riferito che veniva « scavalcata » la V ATAF facendo credere che si trattasse di aerei stanziali che quindi avevano bisogno solo dell'autorizzazione di Martina Franca.

ORFEO DURIGON, *Colonnello dell'Aeronautica militare*. Ribadisco che purtroppo non ero inserito nella catena NATO, per cui non so che ordini desse la V ATAF ai suoi reparti. Però so che fin dal 1991 l'attività addestrativa dei reparti rischierati è stata autorizzata e deve seguire le normali procedure italiane: i voli devono essere inseriti nel PVG e questo è ciò che è avvenuto, per cui hanno seguito la catena italiana. Non so se avessero altri ordini della V ATAF.

PRESIDENTE. Può dirci il periodo preciso delle sue responsabilità ad Aviano, dove ha detto di essere rimasto quattro mesi?

ORFEO DURIGON, *Colonnello dell'Aeronautica militare*. Dal 29 settembre 1997 al 29 luglio 1999.

PRESIDENTE. Lei ha detto che in quel periodo non ha ricevuto o ha ricevuto pochissime segnalazioni di cittadini o autorità in merito a voli a bassa o bassissima quota. Può essere più preciso su questo punto? Che tipo di segnalazioni venivano fatte?

ORFEO DURIGON, *Colonnello dell'Aeronautica militare*. Nei quattro mesi precedenti l'incidente vi sono state quattro richieste di informazioni da parte delle superiori autorità. In base alla procedura, il ROC manda al reparto la richiesta di

informazioni; noi andiamo a vedere i programmi di volo del giorno indicato per capire chi potesse passare in quell'area. Se verificiamo che qualcuno a quell'ora poteva essere in quell'area, interessiamo immediatamente gli americani chiedendo un rapporto su quel determinato volo. Gli americani forniscono il rapporto che noi inviamo al ROC, il quale fa altre cose che io non conosco.

Nei quattro mesi in cui sono stato comandante prima dell'incidente, non ho avuto segnalazioni telefoniche né da cittadini né da autorità; nessuno mi ha detto che un velivolo americano stesse facendo le capriole su un campanile. Non ho avuto alcuna informazione correlabile con l'attività americana fino al giorno dell'incidente. Dopo gli americani hanno sospeso le attività a bassa quota per quasi un anno.

PRESIDENTE. Tornando alla questione che ho posto inizialmente rispetto al lavoro fatto dalla commissione statunitense, vorrei rivolgerle una domanda: secondo lei gli ufficiali statunitensi componenti la commissione hanno operato unicamente ai fini della sicurezza del volo e dell'accertamento dei fatti, oppure al fine dell'accertamento delle responsabilità, perdendo l'obiettivo della sicurezza del volo?

ORFEO DURIGON, *Colonnello dell'Aeronautica militare*. A mio parere hanno operato in entrambi i sensi: sia per la sicurezza del volo (il risultato è stato che hanno intravisto la necessità di studiare nuove procedure per evitare che accadesero di nuovo fatti del genere), sia sui fatti, per determinare le responsabilità dell'equipaggio e di altri membri all'interno del gruppo che avevano compiti ben precisi e che non li hanno assolti.

PRESIDENTE. Vuole aggiungere qualcosa altro?



ORFEO DURIGON, *Colonnello dell'Aeronautica militare*. Sono a disposizione.

PRESIDENTE. Ringrazio il colonnello Durigon per la sua disponibilità e per la sensibilità dimostrata, considerato che avrebbe potuto rifiutarsi di rispondere.

ORFEO DURIGON, *Colonnello dell'Aeronautica militare*. Non mi sarei mai permesso di rifiutare di essere ascoltato dal mio Parlamento.

PRESIDENTE. Ne aveva il diritto. Dichiaro conclusa l'audizione.

**La seduta termina alle 14.35.**

---

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO  
STENOGRAFIA

DOTT. VINCENZO ARISTA

*Licenziato per la stampa  
il 19 giugno 2000.*

---

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO