

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

RESOCONTO STENOGRAFICO

15.

SEDUTA DI MARTEDÌ 18 LUGLIO 2000

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **ERMANNIO IACOBELLIS**

INDICE

	PAG.		PAG.
Sulla pubblicità dei lavori:		Fontana Giorgio, <i>già sindaco di Cavalese</i> ..	3, 4, 5 6, 7, 8
Iacobellis Ermanno, <i>Presidente</i>	3	Lucchese Francesco Paolo (Misto-CCD) ..	5
Audizione del cavalier Giorgio Fontana, già sindaco di Cavalese:		Marino Giovanni (AN)	7
Iacobellis Ermanno, <i>Presidente</i>	3, 4, 5, 8	Olivieri Luigi (DS-U)	7
Boato Marco (Misto-Verdi-U)	4, 6, 8	ALLEGATO:	
Detomas Giuseppe (D-U)	7	Resoconto stenografico delle audizioni effettuate dalla Commissione nel corso della missione a Trento il 9 giugno 2000	9

N. B. Sigle dei gruppi parlamentari: democratici di sinistra-l'Ulivo: DS-U; forza Italia: FI; alleanza nazionale: AN; popolari e democratici-l'Ulivo: PD-U; lega nord Padania: LNP; I Democratici-l'Ulivo: D-U; comunista: comunista; Unione democratica per l'Europa: UDEUR; misto: misto; misto-rifondazione comunista-progressisti: misto-RC-PRO; misto-centro cristiano democratico: misto-CCD; misto socialisti democratici italiani: misto-SDI; misto-verdi-l'Ulivo: misto-verdi-U; misto minoranze linguistiche: misto Min. linguist.; misto-rinnovamento italiano: misto-RI; misto-cristiani democratici uniti: misto-CDU; misto federalisti liberaldemocratici repubblicani: misto-FLDR; misto-Patto Segni riformatori liberaldemocratici: misto-P. Segni-RLD.

La seduta comincia alle 20.

(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 cavalier Giorgio Fontana, già sindaco di Cavalese.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'Audizione del cavalier Giorgio Fontana, già sindaco di Cavalese, che ringrazio per aver accettato il nostro invito.

Essendo stato sindaco di Cavalese per dodici anni, cavalier Fontana, credo che lei possa parlarci di ciò che ha percepito direttamente a proposito dei voli a bassa quota che, per un certo periodo, hanno interessato il suo territorio e i cieli di Cavalese.

GIORGIO FONTANA, *già sindaco di Cavalese*. Sono stato sindaco di Cavalese dal 1978 al 1990. Prima di allora, ho ricoperto la carica di presidente dell'azienda di soggiorno della Val di Fiemme, dal 1963 al 1978.

Se mi è consentito, vorrei fare un piccolo passo indietro. La funivia del Cermis è caduta due volte, una nel 1976, una nel 1998. La prima volta accadde per un fatto umano, e vi furono 42 morti, tutti

stranieri; la seconda a causa di ciò che tutti sappiamo. Nel 1976, quando ero presidente dell'azienda di soggiorno, fui incaricato, dal commissario di Governo di Trento e dal presidente della giunta provinciale del tempo, dottor Gregori, di espletare tutte le pratiche per l'invio dei defunti in Germania ed in Austria. Il lavoro fu immenso - le salme erano 35- perché si dovette procedere all'identificazione e a tutti i permessi necessari per la spedizione. In questo mi aiutò moltissimo un pastore protestante di Bolzano, che comunicò alle famiglie dei defunti la triste notizia.

Forte dell'esperienza della disgrazia del Cermis del 1976, quando fui eletto sindaco le mie premure andarono subito alla sicurezza della funivia, che attraversava la valle e che, anche se gli americani hanno detto di no, era segnalata su tutte le carte nautiche. La funivia è stata costruita nel 1967, quindi funzionava da oltre trent'anni.

Il 14 ottobre 1981, alle ore 15.15, un aereo da caccia, non identificato, transitò a non più di 100 metri dall'abitato della frazione di Masi di Cavalese. Contattai subito il maresciallo dei carabinieri, Nardelli, che in quel momento era comandante interinale della compagnia, in quanto il capitano comandante era assente per malattia. Il maresciallo Nardelli mi consigliò di inviare un telegramma al V comando territoriale di Padova. Cosa che feci il 15 ottobre. Per fortuna, sono riuscito a rintracciare copia di quel telegramma, per cui posso leggervi il testo: «Ieri, 14 corrente, ore 15.15, aviogetto militare habet sorvolato zona Masi di Cavalese a bassissima quota, senso est-ovest, passando sotto i cavi della funivia

Cavalese - Alpi Cermis. Esprimo formale protesta per questo episodio che dimostra una totale irresponsabilità del pilota. Giorgio Fontana». Questo fu il primo telegramma che inviai al comando territoriale di Padova.

PRESIDENTE. L'aereo, quindi, praticamente entrò nella gola per poter passare sotto i cavi?

GIORGIO FONTANA, già sindaco di Cavalese. Più che una gola è una valle. I cavi della funivia erano a più di 150 metri dal torrente. Dunque, l'aereo passò sotto, non c'è dubbio.

Il maresciallo dei carabinieri Nardelli, adesso in pensione, la sera del 14 ottobre era stato invitato - come mi riferì nei giorni successivi - al campo mobile delle truppe alpine dipendenti dal Corpo d'armata di Bolzano, sistemato a Varena, due chilometri da Cavalese. Il colonnello comandante di quel campo mobile aveva confidato al maresciallo Nardelli che l'aviazione degli Stati Uniti si addestrava al volo radente per sfuggire ai radar (sono cose che voi conoscete perfettamente). Devo dire che non ebbi alcuna risposta dai comandi militari.

MARCO BOATO. Questo primo caso lo ha visto lei o le è stato riferito?

GIORGIO FONTANA, già sindaco di Cavalese. L'ho visto io, il 14 ottobre 1981.

Poi vi fu un secondo caso, due anni dopo, nel luglio del 1983, alle ore 16.30 circa: un aereo da caccia transitò a volo radente sul fondo valle, con lo stesso sistema di quello precedente. Contattai un'altra volta il comandante della stazione dei carabinieri, che mi consigliò di inviare un telegramma alla I regione aerea di Milano. Spedii un telegramma dello stesso tenore di quello precedente.

PRESIDENTE. Ha il testo di quel telegramma?

GIORGIO FONTANA, già sindaco di Cavalese. No, non ce l'ho, ma è più o

meno dello stesso tenore. Ho fatto fare delle ricerche in municipio, ma non hanno trovato niente. Sapendo della mia convocazione da parte della Commissione, in questi giorni ho anche chiesto al maresciallo comandante dei carabinieri di Cavalese se nel loro archivio vi fosse qualcosa, ma mi è stato risposto che tutto il cartaceo viene mandato al macero dopo cinque anni.

Trascorsa una settimana, ricevetti una lettera firmata dal comandante della I regione aerea di Milano, del seguente tenore: «Le comunico che in quel giorno ed a quell'ora da lei segnalati non è transitato alcun aereo militare sulla Val di Fiemme». Copia del telegramma e della lettera di risposta non sono rintracciabili in municipio.

PRESIDENTE. Quindi, adesso lei sta leggendo un suo appunto?

GIORGIO FONTANA, già sindaco di Cavalese. Sì, un mio appunto che posso lasciare agli atti della Commissione.

Di quanto sopra, informai il comandante della stazione dei carabinieri, la giunta comunale e il consiglio comunale. Da quel giorno, dal 1983 in poi, fino al 1990, non vi sono stati più passaggi a volo radente in Val di Fiemme.

PRESIDENTE. Risulta verbalizzato il suo intervento in consiglio comunale?

GIORGIO FONTANA, già sindaco di Cavalese. Sì.

PRESIDENTE. Ne ha copia?

GIORGIO FONTANA, già sindaco di Cavalese. No, ma posso inviarvela.

PRESIDENTE. Ci sarebbe utile ricostruire quanto ha detto tramite la verbalizzazione in consiglio comunale.

GIORGIO FONTANA, già sindaco di Cavalese. Devo dire che qualcosa quel telegramma ha prodotto, perché quei voli sono ripresi, a quanto mi risulta, dopo il

1990. Dopo la disgrazia del 1998, tutti si sono prodigati nel condannare l'accaduto (l'ambasciatore degli Stati Uniti, il console degli Stati Uniti a Milano).

Tutti hanno detto che occorre fare giustizia e accertare le responsabilità, però, a mio parere, il difetto principale era a monte, perché vi è stata una totale indifferenza da parte di chi poteva segnalare ed intervenire prima che accadesse il disastro. Se si fosse fermato, per tempo, il passaggio di aerei, la tragedia non si sarebbe verificata. È certo che il comune di Cavalese dopo il 1990, per stessa ammissione dell'attuale sindaco, non ha più protestato, né lo hanno fatto la società funivie e la provincia di Trento. Dopo tutti hanno protestato, ma fino al momento della disgrazia tutto è rimasto fermo.

Sono a disposizione dei commissari per ulteriori chiarimenti.

FRANCESCO PAOLO LUCCHESI. Anzitutto rivolgo un ringraziamento all'ex sindaco di Cavalese per la sua presenza qui al fine di ricostruire una storia che parte da molto lontano. La sua personale testimonianza mi pare molto importante, in particolare per quanto riguarda l'episodio del 14 ottobre 1981 e la sua segnalazione di allora, alla quale non è pervenuta risposta, come invece è avvenuto per la sua seconda segnalazione. Mi è parso di capire, cavalier Fontana, che del primo episodio lei è stato diretto testimone, mentre non ci ha indicato chi abbia assistito al secondo.

Oltre a questi due episodi, ha conoscenza di altri fatti rilevanti? Le sono stati riferiti episodi simili?

Lei ha detto che la sua protesta ha determinato un fermo di quel tipo di voli dal 1983 al 1990, cioè fino a quando lei è stato sindaco di Cavalese, mentre in seguito i voli a bassa quota sono ripresi e a lei risulta che i sindaci successivi e i consigli comunali non siano più intervenuti.

Dopo avere ricevuto la risposta alla sua seconda segnalazione, con la quale le si comunicava che non era transitato alcun aereo, ha avanzato altre proteste al Mi-

nistero della difesa o ad altri enti? Ha fatto rilevare che si trattava di una comunicazione falsa? Noi abbiamo acquisito agli atti una lettera con la quale il Ministero della difesa afferma che si trattava di voli di addestramento per cui era difficile evitarli.

A questo punto si pensa che, dopo una fase in cui non vi sono stati, i passaggi a bassa quota sono ripresi, ma nessuno ha più protestato, forse perché vi era una certa assuefazione e si riteneva che non si sarebbero verificati danni.

GIORGIO FONTANA, già sindaco di Cavalese. Ho assistito personalmente all'episodio del 1981, ma non a quello successivo, che comunque ho riferito non per averlo sentito dire ma perché è venuto da me il capo cantiere del comune, il quale mi ha detto di avere visto transitare sotto i cavi della funivia un aereo e che all'episodio avevano assistito quattro operai comunali. Ne ho preso atto e, presente il segretario comunale, ho inviato un telegramma.

PRESIDENTE. I nomi sono noti? Ce li può dire?

GIORGIO FONTANA, già sindaco di Cavalese. Il segretario dell'epoca era Marchesoni Fausto e il capo cantiere era Paolo Divan.

L'onorevole Lucchese mi ha anche chiesto se vi siano stati altri passaggi a bassa quota: mi risulta che vi siano stati passaggi ma non sotto il cavo. Senz'altro vi sono stati passaggi sopra la valle. Può essere che vi fosse un certo tipo di assuefazione perché passavano tutti i giorni, però passare sotto i cavi è un fatto eccezionale e straordinario: almeno così si pensava. La gente era abituata a veder passare gli aerei alti e non certo a quelle quote.

Per quanto riguarda le proteste al Ministero della difesa, pensavo che fosse sufficiente una protesta ad un comando militare; oggi posso dire che non bastava, che bisognava fare qualcos'altro. Ma allora chi avrebbe potuto pensare che un

aereo sarebbe passato sotto i cavi della funivia? Sicuramente aerei militari sono passati anche attraverso le cime del Brenta, ma non sotto un cavo della funivia!

MARCO BOATO. Nelle risposte che ha dato, l'ex sindaco - che ringrazio - ha precisato che anche la seconda segnalazione riguarda un passaggio sotto i cavi della funivia, mentre prima aveva parlato di un « volo radente nel fondovalle » ma non aveva chiarito che fosse sotto i cavi, anche se aveva specificato che il telegramma era del tutto analogo al primo, il quale denunciava questo tipo di passaggio.

Quando lei ha detto che passavano tutti i giorni, ovviamente intendeva dire molto frequentemente. È in grado di dirci, *grosso modo*, a che altitudine?

Per quanto riguarda il primo telegramma, il V comando territoriale di Padova di che arma era?

Lei ha detto che dal 1983 in poi non le risulta più alcun volo radente, che vi sono stati voli frequenti ma non più episodi gravi come quelli che ha denunciato con i telegrammi. Le sono noti, o perché vi abbia assistito personalmente come privato cittadino o perché le siano stati riferiti, episodi successivi? Ha anche detto che nel 1990 è ripreso quel tipo di voli ma nessuno ha più protestato fino al momento della disgrazia. A noi risulta che si sia verificato un episodio, in quanto vi è un'interrogazione consiliare alla quale ha risposto il vicesindaco dell'epoca. Le è noto questo episodio? Lei è rimasto in consiglio dopo il 1990 pur non essendo sindaco?

GIORGIO FONTANA, *già sindaco di Cavalese*. No. Sono stato rieletto con il massimo dei voti ma ho dato subito le dimissioni.

MARCO BOATO. Dopo il 1990, ha avuto conoscenza diretta o indiretta, ma riferita personalmente a lei, di qualcuno degli episodi che si sono verificati? Noi conosciamo un unico caso specifico, oggetto di interrogazione in consiglio comunale.

GIORGIO FONTANA, *già sindaco di Cavalese*. Come lei giustamente ha precisato, quando ho detto « tutti i giorni » intendevo dire « frequentemente ». Personalmente ritenevo particolarmente grave il passaggio sotto i cavi della funivia, perché volare sopra era normale.

MARCO BOATO. Sopra a che altitudine?

GIORGIO FONTANA, *già sindaco di Cavalese*. 100-150 metri sopra i cavi, entro i limiti di sicurezza, penso. Qualche volta dicevano che dalla montagna si vedevano i piloti nella carlinga.

Ho inviato il telegramma al V comando territoriale di Padova - non per mio capriccio, ma su indicazione del maresciallo dei carabinieri - nel cui ambito vi sono l'aviazione, l'esercito e quant'altro.

Ho detto che dal 1983 in poi non mi risulta che alcun aereo sia passato sotto i cavi; dopo il 1990 non ho più partecipato alla vita pubblica come prima perché, nel corso della campagna elettorale di quell'anno, hanno, invaso tutta la cittadina di manifesti con la fotografia della mia casa e dicendo che l'avevo costruita con i soldi del comune. Mi sono sentito offeso e perciò, anche se ero stato il primo eletto, ho dato le dimissioni e sono stato sostituito.

Per quanto riguarda l'interrogazione consiliare del 1991, ho letto sul giornale che la Commissione ha sentito il consigliere comunale Vanzo, che ha presentato l'interrogazione alla quale ha risposto il vicesindaco Ruoizzi; probabilmente questo vicesindaco sarà andato a documentarsi negli archivi comunali ed avrà trovato i telegrammi che avevo inviato io. Quello che è successo nei cieli della Val di Fiemme dopo il 1990 lo so solo dalla stampa, ma io credo di dover raccontare le cose che so direttamente, non quelle che ho appreso per sentito dire.

MARCO BOATO. Lei si sta comportando molto correttamente, riferendo solo quello che sa direttamente, però, poiché

lei ci ha detto che i voli sono ripresi dopo il 1990 ma nessuno ha più protestato fino al momento della disgrazia, è possibile che qualcuno le abbia riferito qualcosa come privato cittadino.

GIORGIO FONTANA, *già sindaco di Cavalese*. Mi risulta che dopo il 1990 ci siano stati ancora dei passaggi a velocità supersonica di aerei da caccia (tanto che si temeva il famigerato « bang »), ma non ho mai sentito di passaggi sotto il cavo. L'ho sentito dalla popolazione della frazioncina a fondo valle che era la più sottoposta a questi passaggi, e so anche che nel 1998 questi passaggi si erano intensificati, ma mai sotto i cavi; anche quel fatidico giorno non erano passati sotto.

GIUSEPPE DETOMAS. L'onorevole Boato le ha già posto le domande che avrei voluto rivolgerle io, quindi non aggiungo altro se non un ringraziamento al cavalier Fontana.

LUIGI OLIVIERI. Ci scusiamo per non averla sentita a Trento, ma il suo nome è uscito proprio nell'ambito di quell'audizione. Lei ha già risposto, ma per scrupolo voglio rivolgerle nuovamente la domanda che le ha già posto il collega Boato. Nel corso dell'audizione che abbiamo tenuto a Trento, una delle tre persone che abbiamo ascoltato ci ha raccontato che, qualche giorno prima del 3 febbraio 1998, lei avrebbe riferito all'allora sindaco, dottor Gilmozzi, di proteste fatte a lei da abitanti di Cavalese in merito a questi ripetuti sorvoli a bassa quota che disturbavano la quiete pubblica. Vorrei chiederle se questa circostanza corrisponda al vero.

GIORGIO FONTANA, *già sindaco di Cavalese*. Non corrisponde a verità perché non ho parlato di queste cose con l'attuale sindaco. Dopo la disgrazia del 1998 gli ho mandato a dire da un consigliere comunale e anche dai vigili urbani che ero a disposizione se avesse avuto bisogno di me, perché si dovevano andare a cercare negli archivi i telegrammi che avevo in-

viato; nessuno però mi ha chiamato. Quando si è svolta nel centro stampa di Cavalese un'importante trasmissione delle RAI, nel corso della quale tutti i giornalisti presenti hanno rivolto una serie di domande all'attuale sindaco, egli ha risposto che era stata l'amministrazione precedente alla sua a fare le rimostranze ed anche il presidente della provincia Andreotti ha detto che era stata l'amministrazione precedente ad avanzare rimostranze.

Io sono venuto di buon grado a chiarire questi aspetti quando la Commissione mi ha chiamato, e per dire la verità mi aspettavo che anche il dottor Giardina della procura della Repubblica di Trento mi chiamasse, ma si vede che non conosceva i fatti precedenti.

GIUSEPPE DETOMAS. Il consigliere Vanzo ci ha detto che dei cittadini si sarebbero rivolti a lei per denunciare questi voli e ci ha invitato a rivolgerci a lei per avere dei chiarimenti su questo fatto.

GIORGIO FONTANA, *già sindaco di Cavalese*. Non capisco i motivi per i quali si sarebbero dovuti rivolgere a me, che ero solo un privato cittadino, invece che al sindaco.

GIOVANNI MARINO. Lei ha parlato di due incidenti, uno del 1976 ed uno del 1998: può dirci da che cosa è stato causato il primo incidente?

GIORGIO FONTANA, *già sindaco di Cavalese*. Da un errore umano, gli aerei non c'entrano.

GIOVANNI MARINO. Un dato molto importante che emerge dalla sua dichiarazione, è che i passaggi sotto i cavi da lei segnalati nel 1981 e nel 1983 hanno avuto le stesse modalità. Quando, nel 1983, le è arrivato il telegramma con il quale si comunicava che nessun aereo era passato sotto i cavi, questa risposta ha determinato in lei o nella sua amministrazione la

necessità di una replica o di un chiarimento, oppure vi siete limitati a prenderne atto?

GIORGIO FONTANA, *già sindaco di Cavalese*. La risposta negativa, onorevole, ci ha costernato, ci ha fatto passare tutti da stupidi, primo il sottoscritto, perché quando un capo cantiere viene e mi dice che lui stesso ed altri quattro operai erano nel cantiere comunale ed hanno sentito questo aereo, il rombo enorme di questo aereo passato sopra le loro teste, non vi sono dubbi, debbo credergli, non c'è dubbio alcuno. Se un colonnello o un comandante militare risponde ad un sindaco in questi toni, cascano le braccia. Io l'ho riferito in giunta ed in consiglio comunale ed abbiamo detto: cosa vogliamo fare? Speriamo in Dio che non succeda più. Certo che se fin da quel momento lì si fosse potuto pensare che sarebbe successo qualcosa del genere, allora certo... ma è tutto senno del poi, onorevole.

PRESIDENTE. Non essendovi altre richieste di intervento, ringraziamo il nostro interlocutore...

MARCO BOATO. Ancora una domanda, se consente, presidente. Vorrei chiedere al cavalier Fontana se mentre rispondeva alle nostre domande gli sia venuto in mente qualcosa, qualche *flash-back*, qualche ricordo, qualcosa in più che

voglia dirci ora, oltre quanto già ci ha detto. Mentre parlava, le è venuto in mente qualcosa che magari non si era ricordato prima e che vuole ora aggiungere? A volte capita, rivangando i ricordi, che se ne aggiunga qualcuno, per cui magari, uscendo da questo palazzo, potrebbe venirle di pensare: se gli avessi detto anche questo, avrei fatto una cosa utile. Visto che è venuto fino a Roma...

GIORGIO FONTANA, *già sindaco di Cavalese*. Mi sembra di essere stato... non so se esauriente, ma tutto quello che so, ve l'ho detto ed è la pura verità. Spero di aver contribuito in qualche maniera a chiarire certi aspetti negativi; non so i vostri lavori che esito abbiano avuto, ma spero di aver contribuito in qualche maniera. Più di così...

PRESIDENTE. La sua audizione non è stata certamente inutile. La ringraziamo nuovamente e consideriamo conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 20,45.

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO RESOCONTI
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE
DELLA CAMERA DEI DEPUTATI

DOTT. VINCENZO ARISTA

*Licenziato per la stampa
il 26 luglio 2000.*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

A L L E G A T O

Resoconto stenografico delle audizioni effettuate dalla Commissione nel corso della missione a Trento il 9 giugno 2000

I N D I C E**Audizione di Giovanni Trettel:**

Olivieri Luigi, <i>Presidente</i>	12, 13, 14, 18
Boato Marco	13, 14, 15, 16, 17, 18
Detomas Giuseppe	16
Fontan Rolando	18
Mitolo Pietro	13, 14, 16
Saonara Giovanni	17
Trettel Giovanni	12, 13, 14, 15, 16, 17, 18

Audizione di frate Angelico Boschetto:

Olivieri Luigi, <i>Presidente</i>	18, 19, 20, 21, 25
Boato Marco	20, 21, 22, 23, 24, 25
Boschetto Angelico	18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25
Detomas Giuseppe	21, 24
Fontan Rolando	21, 25
Saonara Giovanni	23

Audizione di Sergio Vanzo:

Olivieri Luigi, <i>Presidente</i>	25, 26, 28, 29
Boato Marco	26, 27, 28
Detomas Giuseppe	26, 27
Mitolo Pietro	27
Saonara Giovanni	28, 29
Vanzo Sergio	25, 26, 27, 28, 29

Audizione di Stelio Iuni, Viceprefetto di Trento:

Olivieri Luigi, <i>Presidente</i>	29, 30, 31, 32
Boato Marco	30, 31, 32
Detomas Giuseppe	31, 32
Iuni Stelio, <i>Viceprefetto di Trento</i>	29, 30, 31, 32
Mitolo Pietro	32

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

Trento, 9 giugno 2000

**Audizione di Giovanni Trettel, frate Angelico Boschetto, Sergio Vanzo
e Stelio Iuni, Viceprefetto di Trento.**

Audizione di Giovanni Trettel.

PRESIDENTE. La delegazione della Commissione, composta dai deputati Boato, Saonara, Fontan, Mitolo e Detomas, ascolterà i signori Giovanni Trettel, Sergio Vanzo, ex vicesindaco di Cavalese, e frate Angelico Boschetto nella sede del Commissario del Governo, che ringrazio per l'ospitalità. Ascolteremo, infine, il Viceprefetto di Trento, Stelio Iuni, che ha manifestato la sua disponibilità. Iniziamo con il signor Giovanni Trettel al quale cedo la parola e chiedo di declinare le generalità.

GIOVANNI TRETTEL. Sono Trettel Giovanni, nato a Roma il 26 maggio 1933 e residente a Cavalese. Sono perito edile, ora in pensione, e sono amministratore di società.

PRESIDENTE. La correttezza delle generalità è documentata dalla carta di identità n. AC0282438, rilasciata dal comune di Cavalese in data 1° ottobre 1997.

Signor Trettel, abbiamo avuto il suo nominativo nel corso delle audizioni e vorremmo rivolgerle alcune domande sulla tragedia del Cermis del 3 febbraio 1998, in merito sia al fatto specifico, sia ad eventuali sorvoli di aeromobili a bassa e bassissima quota prima e dopo quella data.

GIOVANNI TRETTEL. Sono rimasto un po' sorpreso per questa convocazione perché mai finora sono stato sentito da alcuno in alcuna sede. Credo di aver parlato con qualcuno delle mie conoscenze dell'Alpe del Cermis, in quanto faccio parte del ristretto numero di persone che hanno lanciato il Cermis fin dalle origini, cioè dagli anni sessanta, e ho assunto fin da allora cariche di responsabilità all'interno della società: sono stato amministratore delegato dalla costituzione fino agli anni settanta. A seguito della mia attività professionale di amministratore della società e di esperto nell'edilizia, ho avuto l'incarico di seguire i lavori di costruzione delle funivie, delle piste e degli altri impianti, per cui ero costantemente sul territorio.

Seguivo i lavori di rifinitura della funivia, quando un pomeriggio (tutti erano a conoscenza di frequenti passaggi di aerei — caccia militari — a bassa quota sulla valle), trovandomi sul versante opposto

rispetto a Cavalese, al di là della valle, nel punto in cui la funivia arriva al primo pilone, verso il Cermis da Cavalese, ho visto un aereo da caccia che passava sotto la fune. Mi sono spaventato, anche se devo dire che la funivia non era in funzione, era ferma. Sono tornato in ufficio, nella società funivie, ed ho fatto scrivere una lettera al comando nord-est di Padova, segnalando il fatto. Premetto che con il comando nord-est ero già stato in contatto burocraticamente - non di persona - perché avevo segnalato la posizione dell'impianto attraverso un documento che era necessario per il rilascio della concessione.

MARCO BOATO. Ricorda il periodo ?

GIOVANNI TRETTEL. La concessione è intervenuta prima della costruzione, quindi si tratta del 1965, inizio del 1966.

MARCO BOATO. Per i contatti con il comando nord-est. Ma quando ha visto l'aereo che passava sotto la funivia ?

GIOVANNI TRETTEL. Nel 1967 o nel 1968. Sicuramente fra il 1967 e il 1970, perché nel 1970 ho lasciato Cavalese per altri incarichi in una zona diversa. Ho anche cercato, presso la società funivia, copia di questo documento, ma non l'ho trovata; sono passati tanti anni e chissà dove è finita. Forse una segnalazione era giunta anche al comando dei carabinieri di Cavalese, però non ne sono certo. Ricordo il fatto perché, avendo avviato la pratica di concessione per l'autorizzazione alla costruzione dell'impianto a fune, ho segnalato al comando nord-est questa presenza sul territorio indicando il punto esatto sulla carta militare. Ho assolto quindi ad una pratica che era necessaria per ottenere la concessione.

Come dicevo, ho inviato una lettera di protesta, ma certamente non pensavo... sapevo che gli aerei passavano bassi e che si trattava di aerei militari e caccia italiani e non stranieri (avevano la bandiera italiana), ma non sapevo perché si abbassassero fino a quella quota; d'altro canto è difficilissimo valutare la quota, perché può dipendere anche dal punto in cui ci si trova, nel senso che da un versante della montagna si può anche vedere l'aereo passare più in basso.

PRESIDENTE. Però quella volta lo ha visto passare sotto i cavi della funivia del Cermis !

GIOVANNI TRETTEL. Sì. La funivia era ferma e le funi erano nel tratto più alto dell'impianto, perché quando è ferma i contrappesi tengono tesa la corda.

MARCO BOATO. Quanto potevano essere alte *grosso modo* le funi ?

GIOVANNI TRETTEL. Circa 150 metri da terra.

PIETRO MITOLO. Sta parlando del primo impianto ?

GIOVANNI TRETTEL. Sì, il primo impianto. Ma il secondo era identico al primo perché le stazioni di partenza e di arrivo e i sostegni di linea sono rimasti gli stessi.

PRESIDENTE. Non ho capito bene qual è il periodo.

GIOVANNI TRETTEL. L'entrata in esercizio risale al gennaio del 1967, poiché alla fine di dicembre del 1966 sono stati completati i lavori e poi vi sono stati i collaudi. I lavori di rifinitura e completamento si sono svolti dopo, e quindi nell'estate del 1967 e negli anni successivi, un po' alla volta.

PRESIDENTE. La sua lettera di segnalazione al comando militare ha avuto esito?

GIOVANNI TRETTEL. No, non ha avuto alcun esito.

PRESIDENTE. Non è a conoscenza di esiti di quella segnalazione?

GIOVANNI TRETTEL. No. Mi sembra di ricordare di avere inviato di nuovo copia della pratica per indicare sulla carta militare il tracciato dell'impianto.

PRESIDENTE. Quindi tutta la documentazione è presso la società funivia, se la avete conservata.

GIOVANNI TRETTEL. L'ho cercata, però sono cambiati gli uffici e può darsi che sia andata perduta. Infatti, non l'ho trovata.

PRESIDENTE. E in periodi più recenti?

GIOVANNI TRETTEL. Per questi posso essere testimone come possono esserlo tutti i cittadini della valle che vedono gli aerei abbassarsi a quote impossibili, tanto che si pensa quasi a delle bravate più che a necessità, o che il pilota voglia dimostrare qualcosa.

MARCO BOATO. La ringrazio per la correttezza con la quale sta ricostruendo gli episodi a sua diretta conoscenza. Il suo ricordo è molto importante, ma risale a trenta anni fa, mentre quest'ultima parte può riguardare più direttamente la Commissione.

Alla domanda del presidente Olivieri, lei ha risposto che per la parte più recente può dire ciò che tutti i cittadini della valle possono dire. Può riferirci alcuni episodi che conosce direttamente o che le sono stati riportati? Mi riferisco ovviamente agli anni precedenti la tragedia del 1998.

GIOVANNI TRETTEL. Quel tipo di volo era frequente, specialmente nelle belle giornate: quando il cielo era sereno, arrivavano gli aerei e si abbassavano moltissimo. Non li ho più visti passare così in basso.

PIETRO MITOLO. Intende dire sotto la fune?

GIOVANNI TRETTEL. Sì, li ho visti solo quella volta. D'altro canto non passavano sempre sulla verticale dell'impianto; passavano anche sopra le colline di Carano, che sfioravano per poi scendere in Val d'Adige; oppure venivano in su e si dirigevano verso Predazzo. Il tracciato non era sempre lo stesso, però erano sempre a bassa quota quando facevano questi passaggi. A volte erano due o tre insieme.

MARCO BOATO. Lei è stato molto corretto quando ha detto che è difficile valutare la quota. Però può dare alla Commissione l'idea di cosa intenda quando parla di bassa o bassissima quota?

GIOVANNI TRETTEL. Quando un aereo passa a poche centinaia di metri dal suolo - possono essere duecento o quattrocento - ritengo che si tratti di un volo a bassa quota, tra l'altro a quella velocità, e non certo lentamente, come fossero aerei da turismo, tanto che anche il frastuono è notevole. Poiché la valle non è una pianura, occorre tenere conto dei versanti della montagna, nel senso che ci si può trovare ad una quota superiore a quella dell'aereo che quindi, come è capitato spesso, si vede dall'alto in basso. Ciò non vuol dire che passasse rasoterra; poteva anche essere ad una quota di sicurezza.

MARCO BOATO. Lei ha fatto riferimento poco fa a ciò che sapevano tutti i cittadini della valle. È capitato, per quanto riguarda la giornata del 3 febbraio o periodi precedenti, che qualche suo amico o conoscente le abbia riferito di aver visto qualcosa di simile a ciò che lei ci sta raccontando con tanto scrupolo?

GIOVANNI TRETTEL. Di questi fatti se ne era parlato col sindaco dell'epoca, Giorgio Fontana, il quale mi diceva di avere scritto e protestato. Anche io gli avevo detto di informare chi del caso affinché non avvenissero più voli a così bassa quota. So che lui se ne lamentava, ma non so che provvedimenti abbia assunto. All'epoca ero vicesindaco.

MARCO BOATO. In che epoca lei era vicesindaco e Giorgio Fontana era sindaco?

GIOVANNI TRETTEL. Sono passati senz'altro vent'anni e quindi a cavallo degli anni ottanta.

MARCO BOATO. Il sindaco le ha detto che aveva fatto qualche segnalazione?

GIOVANNI TRETTEL. Che condivideva con me la sensazione di pericolosità. Non so se abbia fatto segnalazioni ai carabinieri locali o altrove.

MARCO BOATO. Le è mai capitato di parlarne con gli appartenenti all'Arma della stazione locale?

GIOVANNI TRETTEL. Non ricordo. Non mi pare.

MARCO BOATO. Nell'epoca in cui ha fatto parte dell'amministrazione comunale, ci sono stati dibattiti, incontri, strumenti ispettivi in consiglio comunale? Stiamo parlando ancora di un'epoca molto lontana, cioè circa venti anni fa. Realisticamente potrebbe trattarsi delle elezioni del 1980 e quindi del periodo 1980-1985.

GIOVANNI TRETTEL. Può darsi.

MARCO BOATO. Lei è stato vicesindaco presumibilmente tra il 1975 e il 1980 o tra il 1980 e il 1985?

GIOVANNI TRETTEL. Sono stato consigliere e assessore comunale per diverse legislature.

MARCO BOATO. Il periodo in cui è stato vicesindaco era quello tra il 1980 e il 1985?

GIOVANNI TRETTEL. Credo di sì.

GIUSEPPE DETOMAS. Fontana è stato sindaco fino al 1990.

GIOVANNI TRETTEL. Non ero più consigliere comunale nella sua ultima legislatura.

MARCO BOATO. Nel periodo in cui è stato vicesindaco o consigliere comunale, qualcuno in consiglio comunale ha sollevato il problema di cui parliamo?

GIOVANNI TRETTEL. Non mi pare.

MARCO BOATO. Lei ne ha parlato più volte con il sindaco, il quale a sua volta...

GIOVANNI TRETTEL. Privatamente, non in occasioni pubbliche.

PIETRO MITOLO. Vi siete rivolti anche alla provincia?

GIOVANNI TRETTEL. Io personalmente no. Posso averne parlato con qualche ingegnere della provincia responsabile del settore impianti a fune. Però non potrei dirlo con esattezza.

PIETRO MITOLO. Non ha preso contatto ufficialmente con la provincia o la regione, considerato che non si limitavano a volare a bassa quota sopra Cavalese?

GIOVANNI TRETTEL. Sì, era interessata tutta la valle. Ricordo che un caccia ha divolto una fune dell'impianto di servizio della funivia del Falzarego.

MARCO BOATO. Sì, ci risulta questo episodio che risale al 1987.

GIOVANNI TRETTEL. Ne ho parlato con l'ingegnere responsabile dell'impianto il quale mi ha detto che l'aereo quasi non se ne è accorto: è atterrato e ha ricercato il motivo per cui aveva sentito uno strattone.

MARCO BOATO. Quindi la vicenda del Falzarego, che risulta agli atti e corrisponde a quello che lei dice, ha avuto una ripercussione, nel senso che ne avete parlato?

GIOVANNI TRETTEL. Sì. Credo che qualcosa sia successo anche sul passo Pordoi: mi pare che la teleferica di servizio abbia avuto qualche incidente del genere.

MARCO BOATO. Parlando, emergono i ricordi: di questo la ringraziamo. Potrebbe cercare di focalizzare nella sua memoria la vicenda del passo Pordoi? Quando si è verificata?

GIOVANNI TRETTEL. Negli anni sessanta.

MARCO BOATO. Quindi ancora più indietro nel tempo.

GIOVANNI TRETTEL. Poiché la teleferica di servizio non ha pesi enormi, la corda è più tesa e rimane più in alto rispetto al profilo del terreno, ingombrando il passaggio.

MARCO BOATO. Ricorda di avere parlato con qualcuno o di avere avuto testimonianze sulla strage del 3 febbraio 1998? Qualcuno in paese le ha riferito di avere visto o notato qualcosa?

GIOVANNI TRETTEL. Quando è avvenuto il fatto ero a casa; mi ha telefonato un amministratore della società ed io mi sono reso conto di ciò che era successo, ma non ho voluto nemmeno andare sul posto: lo *shock* è stato tale che ho preferito non farlo.

MARCO BOATO. Nessuno di coloro che si sono recati sul posto le ha mai riferito nulla?

GIOVANNI TRETTEL. No. La prima cosa che ho chiesto è stata « dov'è caduto l'aereo? », perché immaginavo che non potesse essere rimasto in aria dopo aver tranciato una fune d'acciaio di sei centimetri.

GIOVANNI SAONARA. Giustamente lei ha recuperato alla memoria un episodio che la aveva colpita personalmente, anche in considerazione del suo lavoro.

GIOVANNI TRETTEL. Era il secondo!

GIOVANNI SAONARA. A me interesserebbe capire un punto. Come lei sa, il sindaco Gilmozzi e i rappresentanti del Comitato 3 febbraio sono stati ascoltati dalla Commissione l'8 marzo scorso. Un aspetto di ciò che abbiamo ascoltato mi ha colpito particolarmente: gli abitanti della valle, che vedevano ripetersi simili episodi (il suo ricordo risale a trenta anni fa e la tragedia si è verificata 28 anni dopo), non hanno mai tematizzato la cosa, in modo da opporsi efficacemente con la costituzione di un comitato o facendo pressioni alle amministrazioni comunali o provinciali, perché ritenevano che si trattasse di « bravate » dei militari, oppure perché ritenevano che si trattasse di un elemento improvvido e violento che si inseriva nell'armonia del paesaggio della Val di Fiemme e della Val di Fassa e che si doveva subire?

Chi non abita in queste zone è interessato a capire l'atteggiamento prevalente della popolazione. Di fronte ad episodi ripetuti negli anni e forse mai classificati (il signor Gilmozzi parla di difficoltà di presentare i fatti alle amministrazioni centrali e soprattutto di avere risposte), l'opinione prevalente era che si trattasse di un male necessario contro il quale non si poteva fare molto dal punto di vista

della pressione politica, o che erano « giochi » dei piloti italiani o americani, senza pensare che potevano tradursi in tragedia ?

GIOVANNI TRETTEL. È proprio questo. Credo che la popolazione non fosse consapevole della possibilità di interferire in queste cose. Forse i responsabili del comune ne erano consapevoli, ma la gente probabilmente pensava che il pilota avesse la libertà di fare ciò che riteneva.

Ho chiesto ad un mio vecchio compagno di scuola che ha frequentato una scuola di pilotaggio ed è stato pilota militare per parecchi anni (poi è passato all'Alitalia ed ora forse è in pensione) perché passassero così bassi, e lui mi ha risposto: « Sono esercitazioni per sfuggire al radar. Ci abbassiamo sotto il pelo delle montagne e poi usciamo in un punto che loro non conoscono ». Quindi si trattava di attività militare: si abbassavano per sfuggire al radar.

Adesso la gente, maggiormente sensibilizzata, segnalerebbe immediatamente fatti del genere, ma allora un po' tutti eravamo abituati a vedere nelle belle giornate questi aerei che arrivavano, entravano da ovest verso est e poi tornavano da est verso ovest, facendo lo stesso percorso. Eravamo abituati al frastuono e qualcuno addirittura diceva che passava per salutare amici o parenti, facendo un certo movimento con le ali. Non credo che la popolazione ritenesse possibile intervenire per evitarlo.

MARCO BOATO. Le viene in mente qualche altro particolare che potrebbe essere utile portare a conoscenza della Commissione ?

GIOVANNI TRETTEL. No.

ROLANDO FONTAN. Ricordo una pubblicità degli anni settanta che ha invaso tutte le piazze, nella quale si vedeva un G91 con le montagne dietro: un'immagine molto suggestiva che però mostrava un volo non a bassa ma a bassissima quota, un volo radente su una zona in cui non vi era nessuno in quel momento, ma che durante il periodo turistico invernale pullula di gente.

Comunque posso dire che gli aerei più bassi li ho visti volare sulle spiagge di Rimini.

MARCO BOATO. A Rimini, per fortuna, non ci sono montagne e funivie !

PRESIDENTE. Ringrazio il signor Giovanni Trettel - al quale porto il saluto del presidente Jacobellis - per il senso civico dimostrato. Sicuramente faremo tesoro della sua testimonianza.

Audizione di frate Angelico Boschetto.

PRESIDENTE. Ringrazio frate Angelico Boschetto per aver accolto l'invito della Commissione e gli chiedo di declinare le proprie generalità.

ANGELICO BOSCHETTO. Sono nato il 28 maggio 1943 a Cavalese.

PRESIDENTE. Le generalità sono confermate dal passaporto che ha esibito.

Nell'esame degli atti acquisiti dalla procura della Repubblica di Trento, siamo stati colpiti dalla sua deposizione resa il 7 aprile 1998. Ricorda tale deposizione o preferisce che ne dia lettura? Potremo così prendere atto della conferma del suo contenuto e lei potrà integrarlo, se vuole, altrimenti passeremo alla fase delle domande che i commissari le rivolgeranno.

ANGELICO BOSCHETTO. Preferirei che fosse letta.

PRESIDENTE. Lei ha affermato in quell'occasione: « In merito ai voli a bassa quota riferisco che nell'autunno del 1997, mentre ero alla finestra della canonica della parrocchia di Molina di Fiemme, nel primo pomeriggio, avevo modo di notare un aereo militare che proveniva dalla Val di Cembra e si dirigeva a Cavalese, sopra il fiume Avisio, volando a bassissima quota. Specifico che la canonica è posizionata 50 metri al di sopra del paese e l'aereo procedeva al di sotto del mio punto di osservazione, tant'è che riuscivo a vedere in maniera nitida la parte superiore delle ali dell'aereo. L'aereo era di tipo militare, colore grigiastro; però non sono in grado di indicarne il modello in quanto non appassionato. Il passaggio degli aerei era abbastanza frequente, specie nei giorni di bel tempo. Un altro episodio di cui sono stato testimone è avvenuto all'incirca un anno prima, periodo in cui a bordo della mia autovettura stavo percorrendo la strada che da Masi porta a Cavalese, e notavo giungere, sempre dalla Val di Cembra, in direzione di Predazzo, un aereo di tipo militare che procedeva a bassissima quota, certamente al di sotto dei cento metri. Vista la scena, rallentavo la marcia per seguire la traiettoria del velivolo e assicurarmi che lo stesso non avesse impattato con il terreno, data la vicinanza al suolo. L'aereo militare continuava il suo volo regolarmente. Realizzavo successivamente che il predetto non poteva che essere passato al di sotto dei cavi della funivia. Il passaggio degli aerei era diventato un'abitudine tant'è che spesso non ci facevo caso. A volte volavano in coppia e la loro altezza variava dai 50 ai 200 metri ed oltre. In merito ai miei scritti sull'incidente di Cavalese, specifico che ho fatto altri interventi » - individua l'E-mail con la quale li ha spediti - « che ho visto immessi sulla rete. In particolare un'E-mail indirizzata al sito del *Corriere della Sera*, nella pagina del giornalista Gianni Liotta, che successivamente è stata pubblicata sulla rete. In tale articolo non riferivo particolari utili alla ricostruzione dell'incidente del Cermis, ma facevo solo delle considerazioni personali ».

Questo è ciò che ha detto al nucleo del comando provinciale di Trento, della regione dei carabinieri del Trentino-Alto Adige il 7 aprile 1998.

ANGELICO BOSCHETTO. Non posso fare altro che confermare quanto ho detto ed eventualmente dare alcune ulteriori delucidazioni.

Posso precisare che il passaggio di aerei a bassa quota avveniva non nelle giornate di bel tempo in genere, ma in quelle successive ad un periodo di brutto tempo. Quando tornava il bel tempo ero quasi certo che sarebbero passati a volo radente se non subito, il giorno dopo.

Il tutto parte da un E-mail scritta non al *Corriere della Sera* ma ad uno studente universitario che aveva elaborato un sito cervelotico

sugli incidenti aerei e le risonanze, riportando teorie abbastanza strane. Conoscevo questo ragazzo e sapevo che aveva fatto delle pagine sugli aerei, dei quali era appassionato.

PRESIDENTE. Si tratta di Matteo Scalabrini?

ANGELICO BOSCHETTO. Sì. Questa è la prima E-mail ripresa dal quotidiano di Genova, *Il Secolo XIX*, che ha pubblicato un articolo. Il giorno dopo sono stato convocato dai carabinieri.

Quando due settimane dopo ho rivisitato il sito del ragazzo, i due fatti di cui avevo parlato a caldo mi hanno fortemente impressionato, mi hanno provocato la pelle d'oca e una grande emozione che ricordo come se fosse oggi. In particolare, l'episodio a cui ho assistito dalla canonica: ho visto l'aereo prima di sentirlo. Stavo aprendo le finestre in una bella giornata, dopo un periodo di brutto tempo.

MARCO BOATO. Si riferisce al 3 febbraio?

ANGELICO BOSCHETTO. No, non ho visto l'aereo del 3 febbraio.

PRESIDENTE. Parla dell'episodio dell'autunno del 1997.

ANGELICO BOSCHETTO. Sì. Avevo visto altre volte aerei a volo radente, ma quello mi ha impressionato, tanto che ho guardato le tegole dei tetti per vedere se fossero ancora al loro posto.

Nell'altro caso, ho fermato la macchina spaventato perché pensavo che l'aereo sarebbe finito contro la montagna. In quel momento non mi sono reso conto che era passato sotto i cavi della funivia; non ci ho pensato. Poi ho collegato: era talmente vicino alla funivia e talmente basso che non poteva non essere passato sotto.

PRESIDENTE. È una sua deduzione?

ANGELICO BOSCHETTO. Sì, ho dedotto che non poteva non essere passato sotto talmente era basso e tanto era breve la distanza tra i cavi della funivia e il posto in cui mi trovavo in quel momento. Mi chiedevo come mai. Sapevo che questi aerei sono strumenti tecnologicamente molto avanzati e pensavo che avessero le autorizzazioni e che vi fosse qualcuno che controllava. Dove sono finite le tracce di questi aerei? Gli aerei lasciano traccia nelle documentazioni! Questi fatti mi hanno lasciato molto perplesso, soprattutto dopo la vicenda che tutti conosciamo.

Confermo i passaggi a bassissima quota che mi sono stati raccontati da diverse persone della parrocchia, in particolare da una simpatica vecchietta, purtroppo deceduta recentemente.

PRESIDENTE. Come si chiamava?

ANGELICO BOSCHETTO. Valeria Pergel: abitava sopra il lago di Stramentizzo e ha visto più di una volta gli aerei passare a volo radente sull'acqua, tanto che questa si separava.

Ho sempre collegato i passaggi degli aerei militari a bassa quota con la mia esperienza vissuta in Germania, a metà degli anni settanta, nella regione della Sauerland, a sud di Dortmund, dove sono stato

quasi tre anni (ero parroco per gli immigrati). I tedeschi vivevano il passaggio frequente di questi aerei a bassa quota come un affronto e dicevano « Ci vogliono far vedere che hanno vinto ».

GIUSEPPE DETOMAS. Probabilmente erano aerei alleati, inglesi o francesi.

ANGELICO BOSCHETTO. Sì, in quel periodo non avevano ancora l'autorizzazione a costruire aerei militari.

MARCO BOATO. A che periodo si riferisce?

ANGELICO BOSCHETTO. 1974-1976.

ROLANDO FONTAN. Lei ha fatto un'interessante deduzione quando ha detto che era talmente vicino alla fune...

ANGELICO BOSCHETTO. Ero sulla strada che sale dai Masi, dalla quale si ha la vista della valle da est guardando verso ovest.

ROLANDO FONTAN. Ha detto che sicuramente l'aereo era passato sotto i cavi. Quanto è distante dalle funi il punto in cui si trovava?

ANGELICO BOSCHETTO. Meno di un chilometro. Non vedevo la fune.

ROLANDO FONTAN. Tecnicamente è possibile passare sotto la fune e rialzarsi?

PRESIDENTE. Senz'altro, anche perché poi c'è la montagna.

MARCO BOATO. La ringrazio per la sua testimonianza e per la sua disponibilità. Lei ha collocato il primo episodio di cui ci ha parlato nell'autunno del 1977. Sarebbe in grado di indicarci il mese?

ANGELICO BOSCHETTO. No. Potrebbe essere tra novembre e dicembre.

PRESIDENTE. Un paio di mesi prima del Cermis.

ANGELICO BOSCHETTO. Sì.

MARCO BOATO. Lei ha detto che non è un tecnico (non lo siamo neppure noi), per cui non è in grado di dirci di che tipo di aereo si trattasse. È riuscito a capire, dai segni di identificazione, se fosse un aereo italiano oppure alleato?

ANGELICO BOSCHETTO. Non sono capace di osservare queste cose.

MARCO BOATO. Se avesse visto i tre colori italiani lo avrebbe potuto capire, anche se a quella velocità forse è impossibile.

È in grado di indicare il periodo in cui si è verificato l'altro episodio? Nella sua deposizione ha detto: « Un altro episodio di cui sono stato testimone è avvenuto all'incirca un anno prima ». Prima

di cosa? Può darsi che chi ha verbalizzato abbia inteso un anno prima dell'autunno 1997, oppure un anno fa, che significherebbe nella primavera del 1997.

ANGELICO BOSCHETTO. Un anno prima rispetto alla mia deposizione e quindi nella primavera del 1997.

MARCO BOATO. Il primo episodio di cui parla è del novembre-dicembre 1997, mentre il secondo è avvenuto un anno prima della deposizione cioè nella primavera del 1997, quindi si sono verificati entrambi nello stesso anno, a distanza di qualche mese uno dall'altro.

ANGELICO BOSCHETTO. Confermo che il primo episodio va collocato nella primavera (marzo, aprile) del 1997.

MARCO BOATO. In base a quanto ricorda e considerato che lei non è un tecnico, può dirci se il tipo di aereo che ha visto passare nella primavera è lo stesso che ha visto passare nel tardo autunno? Erano identici, simili, diversi?

ANGELICO BOSCHETTO. Posso solo dire che erano aerei militari per il colore, la forma, la velocità. Li ho sempre visti come aerei militari.

MARCO BOATO. Di questo non c'è dubbio. Ma erano simili solo perché erano militari entrambi?

ANGELICO BOSCHETTO. Sì, solo per questo.

MARCO BOATO. Lei ha detto nella sua deposizione e ha confermato oggi che «Il passaggio degli aerei era diventato un'abitudine, tant'è che spesso non ci facevo caso. A volte volavano in coppia e la loro altezza variava dai 50 metri ai 200 metri e oltre». Potrebbe darci qualche informazione più dettagliata al riguardo, magari scavando nei suoi ricordi?

ANGELICO BOSCHETTO. Si sentivano passare. Su dieci volte che li sentivo, due li vedevo, anche se solo per una frazione di secondo. Quando passano molto bassi non si riesce a vederli, ma quando passano ad una certa quota, si sentono e si vedono.

MARCO BOATO. Credo che l'interesse principale della Commissione sia il riferimento ai casi in cui lei dice che l'altezza variava dai 50 ai 200 metri ed oltre (io stesso che vado in montagna ne ho visti passare in modo impressionante). Ricorda qualche caso specifico, oltre ai due che ha citato?

ANGELICO BOSCHETTO. Nei due casi che ho citato li ho visti passare veramente bassi, probabilmente al di sotto dei 50 metri, e mi hanno impressionato molto. Le altre volte probabilmente passavano oltre i 100 metri.

MARCO BOATO. È comunque una quota bassissima per un aereo che va a quella velocità in mezzo alle montagne. L'incidente del 3 febbraio è avvenuto a circa 100 metri.

ANGELICO BOSCHETTO. Poco meno.

MARCO BOATO. Ha citato la signora defunta che le ha raccontato l'episodio del lago di Stramentizzo, nel quale lo spostamento d'aria dell'aereo provocava un sommovimento dell'acqua del lago. Altre persone le hanno riferito episodi di questo tipo?

ANGELICO BOSCHETTO. Sì, ho sentito altre persone parlare di aerei che volavano a bassissima quota sul lago e anche sul paese. Però non ricordo chi.

MARCO BOATO. Sa se ci siano state persone che hanno fatto proteste o segnalazioni o che hanno chiamato i carabinieri o il sindaco, persone che hanno reagito a questa situazione che appariva pericolosa e che lo era sul serio?

ANGELICO BOSCHETTO. No, la gente con cui parlavo rimaneva in silenzioso stupore di fronte a questi fatti.

MARCO BOATO. In stile alpino.

ANGELICO BOSCHETTO. Pensavano, come facevo io, che le autorità preposte avessero il dovere di effettuare i controlli.

GIOVANNI SAONARA. Mi dispiace ma voglio insistere su questo aspetto, cioè sul silenzioso stupore rispetto ad un impianto che per voi che abitate in quella valle non era come gli altri, considerato il precedente incidente.

La Commissione sa che vi sono stati altri episodi in altri impianti, però le comunità (non solo i gestori e i rappresentanti delle pubbliche istituzioni) della Val di Fiemme, e di Cavalese in particolare, rispetto alla funivia dell'Alpe del Cermis, non potevano non essere particolarmente attente proprio per la storia di quell'impianto. Di fronte ad un impianto del genere, tutta la valle doveva avere un'attenzione specifica: come poteva esserci un «silenzioso stupore»?

Conosco quelle valli per una prolungata frequentazione estiva, e posso dire che tra tutti gli impianti, quello in particolare, avrebbe dovuto essere osservato e tutelato.

ANGELICO BOSCHETTO. Ho parlato di «silenzioso stupore» riferendomi all'esperienza mia e della gente di Molina. Ho vissuto i due fatti cui ho fatto riferimento senza mai collegarli direttamente con la funivia del Cermis. Ho dedotto che nella prima occasione l'aereo fosse passato sotto i cavi solo dopo che si è verificato l'incidente. Quando passavano sui tetti di Molina, guardavo se vi fossero ancora i comignoli delle case, ma non pensavo alla funivia che è a tre chilometri. Probabilmente, se avessi avuto la casa vicino alla funivia, avrei notato la pericolosità dell'azione. Chi ha visto i fatti nelle vicinanze della funivia può aver fatto il collegamento, ma la funivia non passa sopra i centri abitati.

GIOVANNI SAONARA. Vi sembrava talmente enorme sfidare non solo la bassa quota, ma addirittura la funivia, da non pensarci nemmeno!

ANGELICO BOSCHETTO. La gente pensava che erano aerei militari, gestiti da un sistema che ha le sue norme e la sua cultura. Purtroppo, volenti o nolenti, siamo abituati a vedere che chi ha la forza, chi ha il potere, fa quello che vuole. Allora i cittadini si chiedono: « Che possibilità di intervento ho? ». Per questo restano perplessi di fronte ad un'ipotesi di opposizione.

GIUSEPPE DETOMAS. Sugli episodi che ha riferito ci ha fornito elementi oggettivi tali da farci dire che l'aereo probabilmente volava al di sotto dei cento metri. Però a me interessano gli episodi reiterati, rispetto ai quali ha detto di non essere sicuro dell'altezza alla quale volavano gli aerei. In particolare, secondo lei l'uso frequente dei voli a bassa quota poteva rappresentare una sfida? Il passaggio sotto i cavi poteva essere una scommessa?

ANGELICO BOSCHETTO. Non posso dirlo. Credo che persone che usano mezzi tanto potenti abbiano determinate responsabilità. Non sapevo — ed ora lo so, avendolo letto sui giornali — che vi fossero delle norme da rispettare. Queste persone quindi viaggiavano in quel modo perché dovevano fare quel tipo di esperienza e non si curavano di altro. Non credo che si trattasse di un gioco perverso: mi sembrerebbe eccessivo da parte di persone che hanno una responsabilità così grande.

GIUSEPPE DETOMAS. Non possiamo entrare nella loro testa, ma se passavano tutti i giorni la questione è diversa!

ANGELICO BOSCHETTO. Non passavano tutti i giorni e potevano non essere gli stessi. Ricordo che mi ero fatto l'idea che in una giornata serena, dopo un periodo di maltempo, sicuramente sarebbero passati.

GIUSEPPE DETOMAS. La popolazione aveva paura o fastidio?

ANGELICO BOSCHETTO. Penso che alla gente si drizzassero i capelli in testa. Poi si riprendevano e magari dicevano « Come sono stati bravi! ». I cittadini non sono tenuti a valutare se si tratti di operazioni pericolose. Io non ho mai collegato i voli a bassa quota con la possibilità di tagliare i cavi della funivia; vi erano quelli che passavano sotto i ponti e determinavano spavento e fastidio ma non insicurezza dal punto di vista dell'incolumità.

MARCO BOATO. Di episodi simili vi è una certa documentazione. Lei sa che si sono verificati o lo ha sentito dire da qualcuno? Lo sa perché queste notizie sono apparse sulla stampa?

ANGELICO BOSCHETTO. No, lo sapevo da prima. Ricordo che quando ero a Gorizia, sentivo raccontare che passavano sotto il ponte dell'Isonzo e poi è stato proibito.

MARCO BOATO. In che periodo era a Gorizia?

ANGELICO BOSCHETTO. Intorno al 1980. Ma non è che passassero allora; si diceva che erano stati visti passare sotto il ponte.

ROLANDO FONTAN. Lei ha visto tante volte aerei volare a bassa quota, cioè tra i cento e i trecento metri. Se dovesse indicare quante volte li ha visti che numero citerebbe?

ANGELICO BOSCHETTO. Negli ultimi sette anni, cioè da quando sono a Molina, ogni dieci che sentivo ne vedevo uno o due. Probabilmente li ho visti passare una volta ogni due mesi.

ROLANDO FONTAN. Quindi cinque o sei all'anno per un totale di una trentina in sette anni.

ANGELICO BOSCHETTO. Un po' meno perché sono due anni che non passano.

MARCO BOATO. Dopo il 3 febbraio - a parte il fatto che sono state alzate le quote e in quella zona i voli a bassa quota sono stati vietati - le risulta che vi sia stato qualche altro episodio?

ANGELICO BOSCHETTO. A me non risulta.

MARCO BOATO. Poiché per il 3 febbraio parliamo di un aereo che ha violato tutte le regole che avrebbero dovuto essere osservate - ora le regole sono più restrittive e in quella zona non dovrebbe passare più nulla, se non ad alta quota - le risulta che dopo quella data vi sia stato qualche altro episodio?

ANGELICO BOSCHETTO. No.

PRESIDENTE. Ringrazio frate Angelico Boschetto per la sua disponibilità e perché nell'aprile del 1998, senza che alcuno glielo avesse chiesto, si è recato dai carabinieri e ha fatto una deposizione spontanea, dalla quale sicuramente la Commissione trarrà importanti elementi di valutazione per il suo giudizio finale.

Audizione di Sergio Vanzo.

PRESIDENTE. Signor Vanzo, può declinare le sue generalità.

SERGIO VANZO. Sono nato il 14 aprile 1949 a Cavalese.

PRESIDENTE. Le generalità sono documentate dalla carta di identità n. AC1972019 del comune di Cavalese, del 24 novembre 1997.

Il suo nominativo ci è stato segnalato da alcune persone che sono state ascoltate dalla Commissione. Come contributo ai nostri lavori, vorremmo chiederle di raccontarci ciò che sa per testimonianza diretta, ovvero indiretta, rispetto alla tragedia del Cermis e al periodo antecedente e successivo.

SERGIO VANZO. Sono consigliere comunale a Cavalese dal 1978 e posso dire che fin dal periodo dell'amministrazione Fontana si è parlato dei frequenti voli a bassa quota. Il sindaco Fontana nel 1987-1988 ha inviato dei telegrammi (forse al comando nord-est) per fare in modo che tali voli cessassero. Nel 1990 è cambiata l'amministrazione, e nel 1991 ho fatto un'interrogazione all'attuale

sindaco Gilmozzi, con la quale segnalavo la pericolosità dei voli e le continue lamentele della gente del luogo. Mi è stato risposto che vi sarebbe stata una segnalazione al comando nord-est e che mi avrebbero fatto conoscere ulteriori sviluppi; ma non ho più saputo niente.

Dopo il fatto, ho presentato un esposto in procura proprio perché il sindaco era stato avvisato del pericolo, ma non vi era stato alcun intervento.

MARCO BOATO. Ha copia di questo esposto?

SERGIO VANZO. Dovrebbe essere agli atti. Comunque ve lo farò avere.

MARCO BOATO. Abbiamo l'interrogazione ma non l'esposto.

PRESIDENTE. È la prima volta che ne sentiamo parlare.

SERGIO VANZO. Ve lo farò avere.

MARCO BOATO. Ha presentato l'esposto dopo la tragedia, facendo riferimento ad essa?

SERGIO VANZO. Sì.

MARCO BOATO. Si riferiva all'episodio del 1991?

SERGIO VANZO. All'episodio del 1991 e a tutti i fatti avvenuti prima della tragedia.

Vorrei sottolineare che l'ex sindaco Fontana mi ha riferito che vi sono state lamentele da parte dei cittadini di Cavalese 20 giorni prima della tragedia, perché in quel periodo i voli erano più frequenti del solito a causa della guerra in Bosnia.

GIUSEPPE DETOMAS. Lamentele al sindaco?

SERGIO VANZO. Sì, da parte dei cittadini di Cavalese.

PRESIDENTE. Glielo ha riferito l'ex sindaco Fontana?

SERGIO VANZO. Sì. Sono stato vicesindaco del sindaco Gilmozzi dal 1995 al 1996, e in quel periodo abbiamo parlato degli voli a bassa quota in modo generico. Neppure io mi sono attivato; mi limitavo a dire che occorreva fare qualcosa, e la risposta era che probabilmente sarebbe stato tempo perso. Anche all'interrogazione...

MARCO BOATO. Chi ha risposto alla sua interrogazione?

SERGIO VANZO. Ha risposto il vicesindaco di allora, Emilio Ruozzi, dicendo che mi avrebbe fatto conoscere eventuali novità e che comunque era difficile ottenere qualcosa.

Tutti sapevano che gli aerei volavano a bassa quota in Val di Fiemme. In quel periodo i voli erano più frequenti: tre o quattro alla settimana. Prima, volavano mercoledì e sabato, sempre in coppia.

MARCO BOATO. È in grado di dirci se fossero aerei americani o italiani?

SERGIO VANZO. L'unica cosa che posso dire è che a volte passava un aereo di addestramento di colore rosso o rosa. Si diceva che fosse il figlio del dottor Marchi che passava basso per salutare il padre.

MARCO BOATO. Quando dice che tutti sapevano che venivano effettuati i voli a bassa quota, è in grado di quantificare l'altezza?

SERGIO VANZO. Cavalese è a mille metri. Io quasi tutti i giorni andavo nei boschi sopra il Cermis, a 1200-1300 metri, e da quell'altezza vedevo i piloti sotto, distinguevo i caschi e i piloti all'interno della cabina. Anche dal Parco della Pieve che è sopra il Cermis.

GIUSEPPE DETOMAS. Se poteva vedere il pilota, vedeva anche la bandiera identificativa del mezzo.

SERGIO VANZO. Nel 90 per cento erano italiani. Posso dirlo perché si trattava dei Tornado e degli F104. Quello color aragosta aveva la bandiera italiana.

MARCO BOATO. Facendo riferimento al periodo dell'amministrazione Gilmozzi, dal 1990 in poi, e al periodo dell'amministrazione Fontana, nel decennio precedente, ha detto che già da allora si parlava di voli a bassa quota e che il sindaco Fontana, nel 1987-1988, inviò alcuni telegrammi al comando nord-est. Può dirci qualcosa in più al riguardo?

SERGIO VANZO. In quel periodo ero consigliere comunale e posso dire che si parlava del problema. Una volta la questione è stata affrontata tra le «varie ed eventuali», e il segretario comunale di allora, Marchesoni, ha inviato uno o più telegrammi al comando nord-est dell'aeronautica militare.

PIETRO MITOLO. Vorrei mettere a fuoco il clima che si era creato. Le risulta che vi fosse un movimento di opinione pubblica? Che vi fosse un gruppo di persone che chiedeva interventi di un certo rilievo?

SERGIO VANZO. Vi erano lamentele, ma non so dirle se vi fossero gruppi di persone che si attivavano. Io ho presentato l'interrogazione proprio per le continue lamentele.

MARCO BOATO. Da quanto sta dicendo, potrebbe emergere l'utilità di sentire l'ex sindaco Fontana.

SERGIO VANZO. Poso confermare che Giorgio Fontana si è attivato.

MARCO BOATO. Ai nostri uffici risulta, da un contatto telefonico con il segretario comunale Marchesoni... È ancora segretario comunale?

SERGIO VANZO. No, è cambiato nel 1993.

MARCO BOATO. Come dicevo, risulta che avrebbe inviato un telegramma nel 1981. Può essere che la memoria non sia esatta, o che si tratti di due episodi distinti.

SERGIO VANZO. Si parlava sempre di questi aerei. Io ho fatto un'interrogazione dopo il fatto di Casalecchio sul Reno, sperando che si muovesse qualcosa. Ho sollecitato l'amministrazione ad intervenire.

PRESIDENTE. Quando?

SERGIO VANZO. Nel 1991. Il fatto di Casalecchio sul Reno è del 6 dicembre e l'interrogazione è del 7 maggio, se non sbaglio. Si conosceva il pericolo, ma non si pensa mai che le tragedie succedano.

MARCO BOATO. È in grado di riferire alla Commissione di altre persone della zona che hanno assistito ad episodi di questo tipo?

Lei ha detto che 15 o 20 giorni prima della tragedia vi era stata un'intensificazione dei voli a bassissima quota...

SERGIO VANZO. Non venti giorni prima; ho parlato del periodo in cui è successo il fatto: erano due mesi che continuavano...

MARCO BOATO. Ho detto 15-20 giorni, perché mi pare che lo abbia detto lei.

SERGIO VANZO. In quel periodo erano più frequenti. Era normale, nelle giornate limpide, vedere aerei a bassa quota nella Val di Fiemme.

MARCO BOATO. Non voglio insistere troppo, ma anche con le persone che abbiamo ascoltato prima di lei, conversando con tranquillità, sono affiorati ricordi che in prima battuta non erano emersi. Ricorda qualcuno che le ha riferito dei fatti?

SERGIO VANZO. Con Piero Delladio ho spesso parlato di questi problemi. Nell'amministrazione Fontana con me c'era Beppe Pontrelli, ed anche con lui ne ho parlato.

MARCO BOATO. Lo abbiamo sentito come rappresentante del Comitato 3 febbraio.

SERGIO VANZO. Sicuramente è a conoscenza dei telegrammi di Fontana su questi temi.

GIOVANNI SAONARA. Lei ha fatto parte del consiglio comunale per molto tempo, ed io vorrei chiederle un chiarimento: nell'audizione dell'8 marzo è emersa una diversità di vedute tra il rappresentante del Comitato, signor Pichler, e il sindaco Gilmozzi, ma non è questo il problema che mi sta a cuore. Ciò che mi interessa, invece, è il fatto che alla sua interrogazione del 12 maggio 1991, citata dal signor Pichler nel corso dell'audizione, si legge: « Alcuni anni addietro questo municipio è intervenuto decisamente quando un aereo passò sotto i cavi funiviari senza peraltro avere il privilegio di poter avere

un riscontro scritto. Le assicuro comunque che vorrò esprimere interessamento presso la regione aerea del nord-est. Dell'esito sarà mia cura informarla ».

SERGIO VANZO. Ancora aspetto l'informazione.

GIOVANNI SAONARA. Aggiunge il signor Pichler: « Informo io invece che questo consigliere (lo è ancora) sta ancora aspettando una risposta. »

Poiché lei è in consiglio comunale da molto tempo, questo atteggiamento degli organismi che interpellati non rispondono, non avrebbe richiesto da parte di tutti i consigli comunali della zona una robusta azione politica o amministrativa, che andasse oltre un'interrogazione (che storicamente ora ha un grande valore perché risale al 1991, mentre i fatti si sono verificati nel 1998)?

Proprio perché lei è consigliere comunale e non un cittadino qualsiasi, le chiedo se si potesse costruire un'azione per avere almeno una risposta scritta.

SERGIO VANZO. La provincia autonoma di Trento aveva fatto qualcosa: non so se il presidente della provincia Andreotti fosse intervenuto presso il Governo.

Però, la gente del posto pensava che qualunque azione si sarebbe scontrata con un muro di gomma e non avrebbe prodotto niente. Comunque, la provincia è stata informata.

GIOVANNI SAONARA. Anche la stazione dei carabinieri?

SERGIO VANZO. A questo non so rispondere.

PRESIDENTE. La ringraziamo per la disponibilità.

Audizione di Stelio Iuni, Viceprefetto di Trento.

PRESIDENTE. Ringrazio il Viceprefetto Iuni per la sua volontaria deposizione alla Commissione su quanto è a sua conoscenza, dopo aver svolto una verifica presso gli archivi del Commissariato in merito all'oggetto della nostra indagine. Gli cedo senz'altro la parola.

STELIO IUNI, *Viceprefetto di Trento*. Come mi è stato chiesto, nei pochi minuti che ho avuto a disposizione, ho effettuato una veloce verifica.

Sono qui a Trento da tanti anni e, come appassionato montanaro che va spesso in giro per valli e monti del Trentino e dell'Alto Adige, non posso sottacere il fatto che tante volte mi è capitato, anche nel passato, di essere su qualche montagna, magari proprio in Val di Fassa o in Val di Fiemme, e di vedere dei voli radenti. Non riesco a datarli ma posso dire che avvenivano anche dieci o sette anni fa; anche prima del 1998.

Da molto tempo lavoro presso il Commissariato del Governo; dal 1994 sono viceprefetto vicario e sovrintendo agli uffici amministrativi, ed in questa veste posso dire che le segnalazioni generalmente vengono acquisite nei fascicoli dell'archivio di gabinetto (sono stato capo di gabinetto qualche anno fa), sotto la diretta dipendenza del

prefetto. So per esperienza che gli esposti e le segnalazioni, generalmente degli organi di polizia, vengono acquisiti in questi fascicoli.

Nel corso della verifica, ho trovato delle segnalazioni dei carabinieri successive al 1998, tutte rivolte a noi per conoscenza, e anche al comando dell'Aeronautica militare.

MARCO BOATO. Ci può illustrare intanto questi documenti?

STELIO IUNI, *Viceprefetto di Trento*. Posso leggervi, ad esempio, quello del 3 ottobre 1998, proveniente dai carabinieri della compagnia di Cles: « Ore 15.50 circa verificavasi passaggio con volo radente n. 3 velivoli a reazione. Sconosciuti stormo appartenenza et nazionalità. Predetti apparecchi viaggiavano con direzione sud-ovest verso est. Non sunt verificatisi danni ad persone o cose ». Questo anche a fini di protezione civile.

PRESIDENTE. Conosco l'episodio perché pochi giorni dopo vi fu un atto di conciliazione da parte dell'Aeronautica: si recarono presso il comune di Fondo e giustificarono quel volo a bassa quota sopra l'abitato con motivi di natura tecnica.

STELIO IUNI, *Viceprefetto di Trento*. Non c'è dubbio che molti di questi voli sono giustificati.

MARCO BOATO. Dopo il 3 febbraio 1998 no.

STELIO IUNI, *Viceprefetto di Trento*. Un altro documento dell'Arma dei carabinieri del 2 ottobre 1998 informa che: « Cittadino residente in Molina di Letro avvistava, at ore 15.30 circa, 1° ottobre 1998, quattro aerei da caccia F16, aut Tornado, colore grigio, volare at bassa quota con direzione est-ovest. Durante sorvolo non sono state individuate scritte o segni identificativi predetti veicoli. Nessun danno ». Si concludono sempre con l'indicazione di eventuali danni a persone o cose.

Un altro si riferisce a Cavalese: « Alle ore 12 circa del 2 ottobre 1998, in Cavalese, agente polizia municipale segnalava sorvolo quota non consentita n. 2 velivoli militari a reazione percorrenti rotta navigazione ovest-est. Sconosciuti nazionalità et aeroporto decollo velivoli. Tenente De Santis », che credo sia della compagnia di Cavalese.

Alcune di queste segnalazioni, non tutte, vengono inviate anche al Ministero della difesa.

Quelle che ho citato sono del 1998, ma sono convinto che ve ne sono altre con date precedenti, però so che in particolare vi interessa il periodo successivo.

MARCO BOATO. Siamo molto interessati al periodo precedente i fatti, ma anche a quello successivo.

STELIO IUNI, *Viceprefetto di Trento*. La ricerca può essere più completa se effettuata tramite i carabinieri, considerato che la maggior parte delle segnalazioni vengono proprio da loro. Possono

venire anche della questura o dalla Guardia di finanza, ma nel 99 per cento dei casi provengono dai carabinieri, che sono sparsi sul territorio ed ai quali in genere si rivolge il cittadino.

MARCO BOATO. Può lasciarci copia delle segnalazioni?

STELIO IUNI, *Viceprefetto di Trento*. Senz'altro.

PRESIDENTE. Ricevo 2 fotocopie di lettere e 4 di telegrammi dal Commissariato del Governo di Trento, il quale si riserva di far pervenire altra documentazione in suo possesso, precedente e successiva al 3 febbraio 1998, dopo aver svolto ulteriori verifiche, anche tramite l'Arma dei carabinieri.

STELIO IUNI, *Viceprefetto di Trento*. Prenderò contatti, considerato che, se dispongono di tutta la documentazione, potranno farcela avere entro breve tempo.

GIUSEPPE DETOMAS. Desidero una conferma sulle forze di polizia presenti sul territorio della Val di Fiemme e della Val di Fassa: a Cavalese vi è un ispettore della Polstrada?

STELIO IUNI, *Viceprefetto di Trento*. No, vi è una sottosezione. A Trento vi è la sezione di polizia stradale e a Bolzano il compartimento.

GIUSEPPE DETOMAS. Vi è poi la scuola alpina?

STELIO IUNI, *Viceprefetto di Trento*. A Moena.

GIUSEPPE DETOMAS. La sottosezione della Polstrada, la scuola alpina a Moena con 520 dipendenti...

STELIO IUNI, *Viceprefetto di Trento*. No, i dipendenti sono molti meno. Alla scuola alpina si fanno dei corsi, e nel momento in cui questi si svolgono, gli allievi possono essere centinaia, ma dopo il corso vanno via.

GIUSEPPE DETOMAS. A Cavalese vi è una brigata della Guardia di finanza?

STELIO IUNI, *Viceprefetto di Trento*. Sì.

GIUSEPPE DETOMAS. Poi vi è la scuola alpina a Predazzo, dove vi sono stabilmente 500 uomini, perché i corsi sono quasi permanenti.

STELIO IUNI, *Viceprefetto di Trento*. Sì, la scuola di Predazzo è quasi sempre piena, perché fanno corsi più volte l'anno. Io sono presente quando vi è il giuramento.

GIUSEPPE DETOMAS. Per quanto riguarda l'Arma, vi sono la compagnia di Cavalese e le stazioni a Cavalese, Predazzo, Moena, Vigo di Fassa e Canazei.

STELIO IUNI, *Viceprefetto di Trento*. Sì, mi pare che sia così.

GIUSEPPE DETOMAS. Volevo chiarire quali fossero le forze di polizia.

MARCO BOATO. Non è un territorio privo di presidi.

STELIO IUNI, *Viceprefetto di Trento*. Tutto il Trentino è presidiato.

GIUSEPPE DETOMAS. Questa valle forse più delle altre.

Si è detto che i sindaci che avrebbero dovuto segnalare non lo hanno fatto a sufficienza e non lo ha fatto la provincia, ma vi è una forte presenza dello Stato.

PIETRO MITOLO. Le scuole di polizia e della Guardia di finanza cosa possono segnalare? Solo i voli radenti sopra di loro. Le altre segnalazioni spettano ai presidi di competenza, alle stazioni dei carabinieri e agli ispettorati di polizia, se ci sono.

GIUSEPPE DETOMAS. Sono agenti che frequentano i corsi e sono pubblici ufficiali a tutti gli effetti. Quando sono 500, magari in libera uscita e girano per il territorio...

STELIO IUNI, *Viceprefetto di Trento*. Ciò vale fino ad un certo punto. Avere un gruppo enorme di agenti a Moena o di allievi a Predazzo serve a poco. I voli radenti li vedo generalmente lontani dai paesi di una certa consistenza e, se sono i carabinieri a fare le segnalazioni è perché il cittadino si rivolge a loro, non va alle scuole di Predazzo o di Moena, va alla prima stazione dei carabinieri a dire ciò che ha visto. Ecco perché le segnalazioni normalmente provengono dai carabinieri.

GIUSEPPE DETOMAS. Le persone che frequentano i corsi comunque presidiano il territorio, e le squadre di soccorso alpino della Guardia di finanza e della Polizia lo conoscono bene. I corsi di pattuglia in montagna della scuola alpina della Guardia di finanza erano frequentati da tutte le armi dell'esercito. Si tratta di gente che conosce benissimo il territorio. La scuola di polizia di Monena e anche le stazioni dei carabinieri fanno confluire in queste zone, soprattutto nei mesi invernali, agenti per il soccorso sulle piste, per cui il territorio è presidiato in maniera capillare.

PRESIDENTE. Ha altro da aggiungere?

STELIO IUNI, *Viceprefetto di Trento*. Credo di no. Sono comunque a disposizione.

PRESIDENTE. La ringrazio a nome della Commissione e del presidente Jacobellis per la disponibilità dimostrata e soprattutto per la fattiva collaborazione.

La riunione termina alle 15.30.