

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

RESOCONTO STENOGRAFICO

17.

SEDUTA DI MARTEDÌ 30 GENNAIO 2001

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **ERMANNIO IACOBELLIS**

INDICE

	PAG.
Sulla pubblicità dei lavori:	
Iacobellis Ermanno, <i>Presidente</i>	3
Esame della relazione conclusiva:	
Iacobellis Ermanno, <i>Presidente</i>	3, 17, 18
Boato Marco (Misto-verdi)	17, 18
Marino Giovanni (AN)	17, 18
Olivieri Luigi (DS-U), <i>Relatore</i>	3
Rizzi Cesare (LNP)	3

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 10.15.

(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 sia assicurata anche mediante impianto audiovisivo a circuito chiuso.

(Così rimane stabilito).

Esame della relazione conclusiva.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'esame della relazione conclusiva.

Desidero manifestare il mio apprezzamento per lo svolgimento dei lavori della Commissione e per l'impegno e la serietà dimostrati da tutti in una materia estremamente delicata. Lo sforzo compiuto ha prodotto un documento ponderoso ed esaustivo nel quale si cerca in primo luogo l'aderenza con i fatti. Si tratta, infatti, di una fotografia di tutto ciò che è avvenuto, dalla quale è possibile trarre delle valutazioni che scaturiscono dai fatti accertati documentalmente.

Ringrazio il collega Olivieri che ha lavorato con estrema diligenza nel predisporre la relazione che ora illustrerò brevemente. Mi auguro che su di essa troveremo un'ampia convergenza, fatta salva la possibilità per tutti di intervenire per migliorarla, ove ciò fosse possibile.

CESARE RIZZI. Vorrei lamentare una piccola lacuna, che poi tanto piccola non

è. Abbiamo di fronte un documento sulle cui pagine si legge «riservato». Si presume, quindi, che esso dovesse rimanere nelle nostre mani. Mi risulta, invece, che lo stesso giorno in cui è stato consegnato, i giornali già parlavano del documento e del suo contenuto.

Sappiamo tutti per quale motivo sia stata annullata la nostra missione a Cavalese e che i colleghi sono in campagna elettorale, però a me non sta bene una campagna elettorale sui morti; non mi è mai piaciuto speculare sui morti!

Vorrei capire qualcosa di più: se il documento è tassativamente riservato ai componenti la Commissione, per quale motivo è apparso sui giornali locali? Chiedo al presidente di fare chiarezza in proposito.

PRESIDENTE. Sono dispiaciuto per la fuga di notizie e cercherò di capire come sia potuta accadere.

Comunque sono sicuro che nessuno di noi intenda speculare sui morti, anche perché attribuirsi il piccolo merito di avere lavorato non vuol dire speculare. Escludo nella maniera più assoluta che qualcuno di noi abbia inteso speculare sui morti.

LUIGI OLIVIERI, *Relatore*. Signor presidente, onorevoli colleghi, prima di procedere ad illustrarvi la mia proposta di relazione conclusiva, credo sia opportuno ricordare insieme, in estrema sintesi, i lavori che, attraverso un'attenta analisi dei delicati problemi che la tragedia del Cermis ha sollevato, ci consentono ora di proporre questo documento. Lavori complessi e, ritengo, esaustivi, che hanno visto la fattiva e decisiva partecipazione dei

commissari. La Commissione ha provveduto, in primo luogo, all'acquisizione della documentazione relativa ai procedimenti svolti in seguito alla sciagura, e precisamente: le tre indagini giudiziarie italiane, le due inchieste amministrative militari, italiana ed americana, ed i processi tenuti negli Stati Uniti, presso la corte marziale di Camp Lejeune. Ha quindi avviato un fitto programma di audizioni e missioni, per avere il quadro completo dei fatti e dei provvedimenti presi e per approfondire le principali questioni emerse dallo studio della documentazione.

Sono stati ascoltati, in primo luogo, i rappresentanti del pubblico ministero che hanno sostenuto l'accusa davanti al tribunale penale di Trento ed ai tribunali militari di Padova e Bari. Tali audizioni ci hanno permesso di sentire dalla viva voce dei protagonisti i criteri seguiti nello svolgimento delle indagini, le difficoltà incontrate, le principali questioni emerse e le impressioni che hanno ricavato dall'incontro con i militari coinvolti a diverso titolo nei fatti. Essi hanno rappresentato, inoltre, l'occasione per risolvere alcuni dubbi in merito all'esito dei processi ed al percorso logico-giuridico seguito. Successivamente la Commissione ha sentito in audizione i rappresentanti del Governo, nelle persone del sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio e del ministro della difesa, che hanno contribuito alla comprensione del quadro di accordi che vincolano il nostro paese sul piano internazionale, in relazione agli obblighi derivanti dell'Alleanza atlantica, nonché nel processo di revisione di tali accordi. In tale occasione si è anche discusso delle azioni del Governo successive alla tragedia e dell'adeguatezza dei provvedimenti presi. L'audizione dei rappresentanti delle comunità locali, sindaco di Cavalese e presidente della provincia autonoma di Trento, e di quelli della società civile, comitato 3 febbraio per la giustizia, ci ha permesso di avere un'impressione diretta di quale fosse l'impatto dei voli militari sulle popolazioni e di conoscere le azioni da tempo intraprese da parte delle amministrazioni locali per segnalare gli abusi

che si verificavano, con grave disagio e preoccupazione della popolazione, e per sollecitare gli interventi delle autorità centrali. È stata poi la volta dei vertici militari: Capo di stato maggiore dell'aeronautica; attuale comandante dell'aeroporto di Aviano; comandante pro-tempore della V ATAF; consigliere militare del Presidente del Consiglio dei ministri; Capo di stato maggiore della difesa; comandante pro-tempore dell'aeroporto di Aviano. Tali soggetti, sentiti nella loro duplice qualità di appartenenti all'amministrazione e di esperti in materia di voli militari, ci hanno permesso di: approfondire quale fosse la situazione dei rapporti tra militari italiani e militari alleati; acquisire ulteriori conoscenze in ordine ai fatti che hanno determinato la sciagura; chiarire le complesse questioni legate alla programmazione, attuazione e controllo delle missioni aeree e, infine, avere una sintesi ed una valutazione dei provvedimenti adottati per evitare il ripetersi di fatti del genere. Abbiamo ritenuto opportuno, inoltre, sentire anche il precedente sindaco di Cavalese per conoscere quale fosse la situazione relativa ai voli militari di addestramento negli anni precedenti il fatto, ed effettuare una missione all'aeroporto di Aviano, per renderci conto personalmente del modo in cui vengono attuate le nuove procedure adottate dopo la sciagura. La Commissione ha quindi svolto una seduta di audizioni libere presso il commissariato del Governo di Trento, al fine di raccogliere in loco ulteriori informazioni sui voli a bassa quota nelle valli del Trentino. Dopo una serie di contatti per il tramite delle autorità diplomatiche, abbiamo svolto una missione a Washington, per ascoltare le più alte autorità americane esperte nella materia, verificare i provvedimenti presi e formulare alcune richieste istruttorie. Al ritorno da tale missione si è ritenuto opportuno ascoltare nuovamente il comandante pro-tempore dell'aeroporto di Aviano, per avere da lui alcuni chiarimenti in ordine alla sua partecipazione alla commissione militare d'inchiesta istituita dagli americani immediatamente dopo l'incidente.

Esaminiamo ora in sintesi la struttura complessiva della relazione. Ci tengo a sottolineare subito che l'impianto del documento sottoposto alla vostra attenzione deriva direttamente dall'attività svolta dalla Commissione, e vuole dar conto fedelmente del lavoro di analisi affrontato sulla documentazione raccolta e su quanto si è potuto apprendere direttamente dai soggetti sentiti nel corso delle audizioni e delle missioni. Ovviamente l'articolazione della relazione si adegua anche all'esigenza di rispondere ai compiti assegnati alla nostra Commissione dall'articolo 1 della deliberazione istitutiva: fare piena luce sugli avvenimenti, sulle cause e sulle responsabilità ad ogni livello dell'incidente; accertare l'adeguatezza delle norme che disciplinano i voli di addestramento militare in Italia ai fini della sicurezza delle popolazioni; verificare le procedure ed i sistemi di controllo di tali voli.

Dopo una breve introduzione, la parte prima, situato l'incidente del Cermis nel contesto storico delle operazioni di *peace keeping* in Bosnia, descrive in dettaglio il volo che ha provocato la sciagura e le immediate reazioni delle istituzioni nazionali. Particolare rilievo viene dato all'attività di sindacato ispettivo della Camera, evidenziando le risposte e le prese di posizione del Governo.

La parte seconda mette nella debita evidenza l'attività compiuta dalla nostra Commissione, indicando i soggetti sentiti e le missioni svolte e dando conto sinteticamente di quanto è stato riferito nel corso dell'attività di indagine. In questo modo viene subito fornita una visione generale delle principali problematiche affrontate, consentendo al lettore di formarsi immediatamente un'idea dei fatti e delle questioni rilevanti, per poter esaminare e comprendere le conclusioni contenute nella parte sesta. Il lettore più attento, invece, potrà proseguire la lettura delle parti successive, affrontando l'analisi dettagliata dei diversi profili emersi nel corso dell'indagine.

La parte terza offre un'attenta analisi dei procedimenti amministrativi e giudi-

ziari svolti a seguito della sciagura. Più precisamente: l'inchiesta tecnico formale svolta dalla commissione dell'aeronautica militare italiana nominata dal comando della 1° regione aerea; il processo davanti al tribunale di Trento per i reati di cooperazione in omicidio colposo plurimo e di cooperazione in attentato colposo alla sicurezza dei trasporti, nei confronti dei membri dell'equipaggio del volo e di altri ufficiali della catena di comando americana, conclusosi con sentenza del GIP di non doversi procedere nei confronti di tutti gli imputati per i reati loro ascritti per carenza di giurisdizione del giudice penale italiano; il processo davanti al tribunale militare di Padova nei confronti del comandante pro-tempore dell'aeroporto di Aviano, colonnello Orfeo Durigon, per il reato di omessa esecuzione di un incarico, concluso con l'ordinanza di archiviazione del GIP; il processo davanti al tribunale militare di Bari nei confronti del responsabile pro-tempore del centro di controllo del traffico aereo (ATCC) di Martina Franca, tenente colonnello Celestino Carratù, sempre per il reato di omessa esecuzione di un incarico, ugualmente concluso con l'ordinanza di archiviazione del GIP; l'inchiesta amministrativa svolta dalla commissione di comando americana, istituita dal comandante del *US marines corps forces* dell'Atlantico, tenente generale Pace; i processi davanti alla corte marziale americana di Camp Lejeune contro i capitali Ashby e Schweitzer, per strage e omicidio colposo e per cospirazione ed ostruzione della giustizia, conclusi con l'assoluzione per il reato più grave e la condanna per le ultime imputazioni.

La parte quarta tenta di ricostruire il quadro delle responsabilità connesse alla vicenda del Cermis, sulla base di tutta la complessa attività istruttoria prima descritta e del materiale acquisito agli atti. Tale ricostruzione risponde ad uno dei compiti attribuiti alla Commissione, che ho prima richiamato, quello dell'accertamento delle responsabilità. Tuttavia viene compiuta nel rispetto delle sentenze emanate dalle autorità giudiziarie italiane e

americane e nel pieno riconoscimento, in particolare, della legittimità degli atti giurisdizionali statunitensi, emanati a seguito dell'applicazione dei trattati internazionali che attribuivano agli Stati Uniti la competenza a decidere. Ciò detto, la ricostruzione prospettata in questa parte intende contribuire, come atto di natura politica, all'accertamento della verità dei fatti.

Dopo aver ricostruito la responsabilità dei membri dell'equipaggio secondo i principi dell'ordinamento giuridico italiano, si affrontano i profili di responsabilità individuabili sia nella catena di comando americana che in quella italiana.

La parte quinta esamina dettagliatamente i problemi di carattere generale connessi con la vicenda del Cermis, più precisamente, si analizza la normativa pattizia collegata con il Trattato di Washington, istitutivo della NATO, con particolare attenzione al Trattato di Londra, che regolamenta lo status delle forze armate alleate, ai vari accordi bilaterali tra Italia e Stati Uniti relativi alle installazioni ed infrastrutture concesse in uso alle forze americane ed al principio della riserva di giurisdizione a favore dello Stato di appartenenza dei militari. Viene, poi, affrontato il problema di un'eventuale intervento sulla normativa nazionale, civile e penale, in vista di una più adeguata tutela nei confronti di fatti analoghi a quelli verificatisi Cavalese e si esaminano in dettaglio le regole e le procedure dei voli militari in Italia, valutandone la congruità ai fini della sicurezza delle popolazioni. Infine, dopo un cenno all'impatto che i voli a bassa quota hanno avuto sulle popolazioni del Trentino Alto Adige, si conclude con l'esame approfondito dei provvedimenti adottati immediatamente dopo la sciagura e di quelli presi a seguito delle raccomandazioni formulate dalla commissione bilaterale Tricarico-Prueher.

La relazione si conclude con la parte sesta che, come ho accennato prima, contiene le conclusioni e le proposte che la Commissione intende formulare all'Assemblea.

A conclusione della complessa e completa attività di indagine svolta, alla luce

di quanto emerso dall'analisi delle diverse problematiche affrontate nelle singole parti della relazione, propongo alla Commissione di adottare alcune conclusioni e proposte che mi accingo ad illustrare, in conformità con i compiti ad essa attribuiti dall'articolo 1 della deliberazione istitutiva.

Prima di procedere all'esposizione delle questioni emerse, ritengo doveroso che la Commissione renda merito al coraggio, alla capacità ed alla professionalità delle autorità giudiziarie italiane, in particolare della procura della Repubblica di Trento e della procura militare di Padova, che hanno consentito a questa Commissione di svolgere appieno i propri compiti. Si deve al tempestivo intervento della procura di Trento, che ha disposto il sequestro del velivolo coinvolto nell'incidente, l'acquisizione e la conservazione di parte non trascurabile del materiale probatorio su cui la Commissione ha basato le proprie indagini.

Tanto premesso, ritengo, in primo luogo, si debba considerare indiscutibile che, come accertato in diversi modi dalle inchieste amministrative militari, italiana ed americana, e dai processi svoltisi davanti al tribunale di Trento ed alla corte marziale di Camp Lejeune, secondo l'analisi contenuta nella parte IV della relazione, la terribile sciagura che ha portato alla morte di venti persone in seguito al violento impatto tra l'aereo statunitense EA-6B Prowler ed i cavi della funivia del Cermis, è stata causata dalla sistematica violazione, da parte dell'equipaggio dell'aereo, delle regole di volo a cui era vincolata quella missione di addestramento. In particolare, sembra opportuno ricordare che, oltre al piano di volo, l'equipaggio ha sicuramente violato: la quota minima dei 1000 piedi, imposta dallo *US marine corp order* (T&R) per gli aerei Prowler; la quota minima di 2000 piedi, prescritta per i voli sul Trentino dal messaggio 1° ROC Monte Venda del 16 agosto 1997, riportato il giorno 29 dello stesso mese nell'archivio informazioni per equipaggi di volo (FCIF) del 31° stormo di Aviano; la quota minima di 1000 piedi,

per i voli d'inverno, cioè dal 1° novembre al 30 aprile, e comunque sopra le zone innevate, contenuta nel messaggio USAF MCI 11-F-16; il divieto di sorvolare un centro abitato, Cavalese, nella fattispecie, a distanza inferiore a quella di sicurezza di un miglio marino; la velocità consentita sul territorio italiano che, a quote inferiori ai 2000 piedi, era di 450 nodi, mentre al momento dell'incidente il velivolo procedeva a circa 540 nodi, pari a 1000 km/h; l'obbligo, infine, di servirsi di carte aggiornate come quelle italiane, regolarmente trasmesse dal centro informazioni cartografiche aeronautiche (CIGA) ai comandanti del 31° FW e che, a differenza di quelle statunitensi, riportavano la funivia del Cermis.

Appare fuori di ogni ragionevole dubbio che proprio tali violazioni abbiano causato l'incidente, in particolare quelle relative alla quota di sorvolo. Infatti se l'aereo si fosse mantenuto, come avrebbe dovuto, alle quote prescritte dalla disciplina vigente e dal piano di volo, si sarebbe trovato in posizione di sicurezza rispetto alla funivia del Cermis.

Pur nel rispetto del principio della riserva di giurisdizione, secondo quanto previsto dal Trattato di Londra e, quindi, nel pieno riconoscimento della legittimità dei processi svolti negli Stati Uniti, delle rispettive sentenze e dei principi dell'ordinamento americano, come si è già detto prima, non ci si può esimere in questa sede da alcune considerazioni in merito alla ricostruzione dei profili di responsabilità connessi alla tragedia.

Per quanto riguarda l'equipaggio dell'aereo, rinviando per l'esame di dettaglio alla parte IV della relazione, si deve osservare come i componenti del volo incriminato, assumendo un comportamento indisciplinato, abbiano volontariamente manovrato l'aereo in modo aggressivo, volando notevolmente più in basso e più velocemente di quanto consentito tutte le volte che il terreno lo ha permesso. Secondo i principi dell'ordinamento italiano, è difficile non individuare nell'atteggiamento psicologico dei militari impegnati nella missione « EASY 01 », ed in

primo luogo e principalmente nel pilota, capitano Ashby, gli estremi della colpa, sia generica che specifica.

La condotta censurabile dell'equipaggio del Prowler trova, poi, un'ulteriore conferma nel comportamento successivo all'incidente. Infatti, come si è appreso dal comandante italiano pro-tempore della base di Aviano, colonnello Durigon, dubito dopo l'atterraggio, i piloti non hanno comunicato di avere impattato il cavo di una funivia, né, in precedenza, avevano dato alcun allarme per far giungere immediatamente i soccorsi sul luogo della disgrazia. Durante lo svolgimento delle inchieste, poi, non hanno mostrato alcuna collaborazione, avvalendosi della facoltà di non rispondere, o limitandosi a pronunciare dichiarazioni e scuse molto formali e simili tra loro, probabilmente concordate con l'assistenza dei legali.

Ritengo che la Commissione, pur nel rispetto dei pronunciamenti della corte americana, non possa non tenere conto dei molteplici indizi raccolti, quali: la riunione tenuta due giorni dopo la tragedia dal maggiore generale Ryan, comandante del secondo stormo aereo dei *marines*, nella quale ha rimproverato i piloti dei Prowlers, riferendo della fama che si erano fatti di non rispettare le regole e di amare il volo radente e annunciando l'avvio di inchieste interne; le caratteristiche del volo dell'incidente, di cui pare dubbia la natura addestrativa, facendo pensare piuttosto ad un « volo premio » per un pilota, Ashby appunto, che stava per concludere il periodo di distacco in Italia, per passare ad aerei completamente diversi dai Prowlers ed a cui si è concesso di portare a casa un ricordo unico. Ipotesi questa supportata dal fatto che la rotta era nota per la sua particolare spettacolarità, prevedendo il volo su montagne tra le più belle del mondo, dal ritrovamento della videocamera e dei nastri per la registrazione e dalla distruzione della videocassetta con la registrazione del volo da parte di Ashby e Schweitzer; il mancato funzionamento del segnale acustico di avviso di bassa quota del radar altimetro, risultato poi perfet-

tamente funzionante, che fa pensare ad una volontaria manomissione per non essere continuamente disturbati dal suo rumore durante i lunghi tratti che si prevedeva di percorrere sotto i limiti consentiti; la manovra particolarmente spericolata del pilota negli istanti immediatamente precedenti l'impatto e la frase pronunciata dal navigatore Schweitzer che, pochi istanti prima del passaggio sul Cermis, grida « obiettivo in vista », come da lui stesso dichiarato nel corso del processo ad Ashby, che fanno pensare alla precisa volontà di compiere una « prova di abilità » da documentare con la videocamera per mostrarla ai colleghi e vantarsene con loro. Sulla base degli indizi ora brevemente illustrati e di quanto prima esposto, propongo che la Commissione definisca il comportamento dei piloti temerario e sconsiderato.

L'esame delle responsabilità per la tragedia non mi sembra, comunque, limitabile alla condotta dell'equipaggio dell'EASY 01: sorgono, infatti, degli interrogativi che coinvolgono tutta la catena di comando americana.

Le indagini della Commissione hanno permesso di raccogliere una serie di indizi nel senso che i reparti VMAQ tenevano una condotta di volo abitualmente indisciplinata quando si trovavano ad operare fuori da uno specifico contesto bellico. I voli a bassissima quota in violazione delle regole di sicurezza da parte del corpo dei *marines* non sono sembrate una rarità. In particolare, la rotta AV047, quella del volo della tragedia, sembra fosse sfruttata, come sopra accennato, per le possibilità panoramiche e spettacolari che offriva ai piloti.

Ciò considerato, il comandante del gruppo VMAQ-2, tenente colonnello Muegge che, oltre all'equipaggio del volo, era il responsabile dell'acquisizione dei documenti e di tutti gli elementi necessari a garantire il corretto e sicuro svolgimento dei voli a bassissima quota; della puntuale diffusione delle informazioni connesse al volo e del rispetto delle regole, non sembra, quantomeno, avere tenuto il polso della situazione del reparto di cui era

comandante, non risultando alcun suo intervento di contrasto dei comportamenti contrari alla disciplina di volo. Ritengo che da ciò si possa ragionevolmente desumere che Muegge fosse consapevole della condotta dei suoi piloti durante le missioni in Italia e le tollerasse per malinteso spirito di gruppo, rendendosi inadempiente ai suoi doveri di comando. Questa valutazione trova conferma nelle risultanze dell'inchiesta amministrativa sul comportamento degli squadroni di Prowlers rischierati ad Aviano, avviata dal comando dei *marines* nei giorni successivi alla tragedia. L'indagine si è concentrata sull'accertamento dell'esistenza di negligenze dei supervisori del VMAQ-2 e sulla correlazione tra tali negligenze e l'incidente. Come risultato, quattro ufficiali di quello squadrone: il comandante, l'*executive officer*, l'ufficiale addetto alle operazioni e quello responsabile della sicurezza sono stati incolpati disciplinarmente. A conclusione dell'inchiesta, l'ufficiale addetto alla sicurezza, maggiore Max Carmanian, ed il comandante dello squadrone, tenente colonnello Muegge, appunto, sono stati trovati colpevoli di violazione di consegna (*dereliction of duty*) per le carenze nella diffusione delle informazioni relative alle limitazioni di volo tra i piloti del VMAQ-2. In conseguenza di ciò il comandante Muegge è stato rimosso dall'incarico.

Concludendo sul punto, le carenze ed il disinteresse dimostrati dal comandante Muegge nella raccolta e diffusione delle informazioni di volo nel suo gruppo, associati alla corrività nei confronti dei comportamenti indisciplinati dei suoi piloti, possono essere considerati tra le cause che hanno portato alla tragedia del 3 febbraio 1998.

Il 31° stormo FW dell'aeronautica militare americana, reparto stanziato ad Aviano, non risulta essersi reso responsabile di comportamenti lesivi delle regole sui voli. A questo stormo spettava l'assistenza ai reparti di volo rischierati, tra cui i VMAQ dei *marines*. Tra i compiti di assistenza vi era anche l'indottrinamento e l'aggiornamento sulle disposizioni di

volo locali. Tale obbligo veniva adempiuto mediante la distribuzione dei documenti di aggiornamento alle caselle postali interne alla base di ogni reparto, nonché con riunioni settimanali, in cui venivano illustrate novità operative e si richiamava l'attenzione sulle novità più importanti a cui erano invitati i comandanti di ogni reparto NATO rischierato nella base. I responsabili del 31° stormo, generale Peppe, comandante, e colonnello Rogers, responsabile delle operazioni, non erano, però, in posizione sovraordinata rispetto ai reparti rischierati e non avevano, quindi, nessuna autorità su di essi, nemmeno per accertarsi se al loro interno venivano diffuse le notizie fornite nelle riunioni settimanali. In sostanza non spettava ad essi il controllo non solo della condotta di volo, ma nemmeno dell'organizzazione interna degli altri reparti. Ciò detto, si deve però osservare che i metodi di distribuzione delle informazioni erano evidentemente carenti, tant'è vero che la cassetta di posta dello squadrone VMAQ è risultata costantemente piena di documenti non ritirati, ad ulteriore prova del loro atteggiamento negligente. Pertanto si deve lamentare un certo eccesso di burocraticità nel comportamento dei responsabili del 31° stormo: un richiamo ad una più adeguata partecipazione ai *meeting* e almeno al ritiro degli avvisi rientrava pur sempre nelle loro facoltà ed avrebbe certamente evitato l'ignoranza, o l'alibi dell'ignoranza, del citato FCIF97-16, che, come si è detto sopra, conteneva la limitazione dei 2000 piedi per i voli sul Trentino, che è rimasta sconosciuta alla maggioranza dei piloti del VMAQ-2, secondo le loro stesse testimonianze.

Infine, una certa responsabilità nel verificarsi della tragedia può essere individuata nella poca chiarezza riguardo alla catena di comando e controllo della sovraordinata al gruppo VMAQ-2, sia nazionale che NATO.

Infatti, come più approfonditamente trattato nei capitoli 5 della parte III e 2 della parte IV della relazione, si è rilevato che le relazioni di comando e controllo prima dell'incidente erano complicate ed

in un certo senso non chiare. In particolare, nella catena di comando NATO, non USA, i gruppi VMAQ rischierati ad Aviano dipendevano dal comandante delle forze d'attacco per il sud (*Comstriking for south*). Quest'ultimo aveva la supervisione dei compiti della NATO, mentre la responsabilità per le attività nazionali statunitensi (anche per i voli addestrativi) « apparentemente » risiedeva al livello del comandante in capo USA in Europa (CINCEUR): sono restati, infatti, non chiariti i rapporti tra il comando VMAQ-2 ed il *Comstriking for south* sulla linea nazionale. Tale relazione non sembra fosse comunque sufficiente ad assicurare una sorveglianza adeguata, come dimostrano anche le osservazioni formulate dalla commissione d'inchiesta americana e dalla commissione Tricarico-Prueher.

In sostanza, si osserva come le varie deleghe di autorità e la distinzione tra funzioni di controllo e di comando tra linee statunitensi e quelle NATO potrebbe avere prodotto l'effetto di lasciare di fatto ai *marines* rischierati ad Aviano una larghissima e singolare autonomia, in assenza di controlli effettivi sulle attività svolte. Situazione di cui, come si è visto, i gruppi di volo sembrano avere, purtroppo, ampiamente approfittato.

Riguardo alla catena di comando italiana, si devono condividere le conclusioni cui sono pervenute le autorità giudiziarie militari, che non hanno ravvisato responsabilità penali di sorta a carico della medesima e, più precisamente, a carico del comandante della base di Aviano, colonnello Orfeo Durigon, e del responsabile dell'ATCC di Martina Franca, tenente colonnello Celestino Carratù, indagati nell'ambito dei procedimenti penali prima citati. Tuttavia sembra che il colonnello Durigon abbia assunto un atteggiamento rinunciatario e di eccessiva passività nei confronti dei militari americani presenti nella sua base. È pur vero che gli accordi internazionali non gli attribuivano penetranti capacità di controllo e poteri operativi di inibizione dei voli, tuttavia egli aveva pur sempre l'obbligo, in base ai medesimi accordi, di segnalare ai propri

omologhi statunitensi la necessità di rispettare le disposizioni vigenti sui voli a bassa quota nella zona in cui si è verificato il sinistro, investendo della questione le superiori istanze militari ove il proprio monito fosse rimasto inascoltato.

È poi opportuno richiamare l'attenzione sul messaggio dello Stato maggiore dell'aeronautica del 21 aprile 1997 che, tra l'altro, escludeva i voli di addestramento a bassa quota delle truppe rischiate in Italia per l'operazione *deliberate guard*. Questo messaggio tanta parte ha avuto nei processi svolti in Italia, e ha dato luogo a forti contrasti in merito all'interpretazione della sua natura, prelettiva o meno, e delle sue finalità. Sarebbe opportuno raccomandare la necessaria attenzione e cura da parte delle competenti autorità militari nel redigere comunicazioni scritte su questioni sensibili e delicate, in modo da evitare formulazioni equivoche suscettibili di malintesi, che, oltretutto, favoriscono la non applicazione delle disposizioni impartite.

La Commissione ha dedicato particolare attenzione all'esame delle norme che disciplinano i voli militari nel nostro Paese, alle procedure autorizzative ed ai controlli effettuati su tali voli. Dalla nostra analisi, contenuta nel capitolo 4 della parte V, risulta che tale normativa, molto precisa e dettagliata, era sostanzialmente valida e rispondente alle necessità proprie dei voli e della sicurezza delle popolazioni già prima della tragedia. Gli interventi immediatamente successivi al disastro hanno, comunque, ulteriormente rafforzato le garanzie relative alla sicurezza.

Il nostro Paese, infatti, è dotato di un sistema ben articolato di misure idonee a pianificare, programmare, eseguire e controllare in modo corretto le missioni di volo, con preminente riguardo a quelle addestrative a bassissima quota, soddisfacendo pienamente, nel contempo, i requisiti fondamentali ed indispensabili della sicurezza, sotto tutti i punti di vista. Si rileva, inoltre, l'adeguatezza dei vari parametri fissati dalle autorità competenti in relazione alle tipologie degli aeromobili, alle aree da sorvolare e ad altri fattori. In

particolare, le specifiche restrizioni ed i parametri relativi ai limiti di quota sono da ritenere adeguati sotto il profilo della sicurezza, a tutela di tutti, a cominciare dagli equipaggi e dai rispettivi mezzi, e tali da scongiurare gli eventuali pericoli e rischi a danno delle persone e delle cose.

In merito alla fase autorizzativa dei voli, sono apparsi lineari e chiari i procedimenti stabiliti per la richiesta delle missioni, per la prospettazione dei programmi giornalieri e, quindi, per l'iter di approvazione e di autorizzazione delle attività addestrative ed operative, sia sulla catena nazionale che su quella NATO. Similmente, sono risultate definite in maniera chiara le competenze delle strutture e degli organi preposti alla generazione delle richieste, al loro inoltro, al successivo vaglio per la verifica della fattibilità, fino all'assegnazione ed alla conferma delle singole missioni. Pure lineari, oltre che molto semplici, sono apparse le procedure per il controllo dei voli durante la loro esecuzione.

In sostanza, mi sembra che la disciplina dei voli, in particolare di quelli a bassissima quota, sia adeguata e chiara e non ha contribuito al verificarsi della tragedia, che si è verificata per l'indisciplina dell'equipaggio, cui non avrebbe potuto porre freno il migliore sistema di regolamentazione del volo.

Tuttavia, se le procedure sono certamente valide, non è però sufficiente la capacità di controllare con continuità la condotta dei voli nel rispetto delle regole vigenti, a motivo della carenza dei mezzi, per lo più inadeguati o, addirittura, inesistenti.

La rete di avvistamento radar della difesa aerea ha le proprie limitazioni nella fascia delle bassissime quote, e anche al di sopra di essa, in quanto non riesce a coprire le zone montane, mentre i radar collocati sugli aerei AWACs non si prestano facilmente al tipo di controllo richiesto, a meno che non siano impiegati appositamente per controllare un'area predeterminata di preminente interesse. Questo tipo di impiego però non è perseguibile dal momento che gli aerei

AWACs esistenti costituiscono la flotta NATO e non possono essere resi disponibili per soddisfare un'esigenza specifica nazionale, completamente differente da quella della missione primaria, a carattere tipicamente NATO. D'altra parte, la realizzazione di un programma per l'acquisizione di una capacità AWACs nazionale, pur essendo una delle priorità dell'Aeronautica militare, come appreso durante l'audizione del capo di stato maggiore, non sembra prevedersi a breve termine, a motivo della mancanza di fondi.

Perdurando l'attuale situazione, propongo che la Commissione segnali al Governo una possibile ipotesi di soluzione, dal costo contenuto, per consentire una prima concreta e sufficiente forma di controllo sui voli in questione, vale a dire la predisposizione di un equipaggiamento da installare a bordo dei velivoli, basato e realizzabile sul principio del GPS (*Global Positioning System*), simile al sistema antifurto satellitare usato sugli automezzi. Si lascia, ovviamente, agli organi competenti, la più precisa formulazione e valutazione di una simile ipotesi, anche con riferimento al necessario temperamento con l'esigenza di riservatezza delle operazioni militari.

Se la disciplina dei voli appare adeguata alla necessità, tuttavia questa da sola non è sufficiente ad evitare il verificarsi di tragedie come quella di Cavalese, occorre, infatti, affiancarle una intensa ed efficace azione di comando, volta ad addestrare ed informare continuamente il personale di volo, favorendo la diffusione della professionalità, della responsabilità e dell'etica del volo. Tale azione di comando deve, inoltre, supervisionare e controllare continuamente l'effettiva diffusione delle informazioni e la corretta pianificazione ed esecuzione dei voli.

A tale proposito, la nostra indagine ha rilevato come all'epoca dell'incidente vi fossero carenze e complessità nella catena di comando americana e nella sua azione di supervisione, come già detto sopra, evidenziando carenze nella diffusione delle regole di volo italiane tra il personale americano, oltre alla scarsa chiarezza

ed incisività dei collegamenti tra comandi italiani ed americani nelle nostre basi.

Questa situazione sembra aver favorito una prassi volta ad effettuare attività di volo a bassa quota al di fuori delle regole. Si è maturata tale sensazione dalla lettura della documentazione pervenuta, tra cui quella relativa a segnalazioni di voli radenti da parte dei cittadini, e dalle audizioni fatte, in particolare quelle effettuate a Trento, da me presiedute. Le stesse autorità locali si sono fatte portatrici del forte disagio delle loro popolazioni rispetto ad attività di volo sempre più invasive ed aggressive. Pure nella consapevolezza della difficoltà di apprezzare la conformità di un volo alle regole relative alla quota, soprattutto da parte di un profano, come segnalatoci dalle autorità militari ascoltate, si deve formulare un forte richiamo alla vigilanza ed al necessario intervento volto a reprimere comportamenti abusivi e sconsiderati.

Allo stato di cose ora descritto hanno cercato di porre rimedio i provvedimenti adottati dopo la sciagura e, soprattutto, quelli proposti dalla commissione Tricarico-Prueher.

Più precisamente, le autorità governative italiane e quelle statunitensi hanno attuato una serie di misure con effetto immediato, subito dopo il fatto del Cermis, alcune di carattere operativo, altre concernenti la sicurezza del volo. Fra queste misure si evidenziavano, in particolare, nuove restrizioni sulle quote minime di sorvolo, i collegamenti radio con i controllori del traffico aereo italiano, l'uso delle mappe italiane per la pianificazione dei voli, le riunioni informative a cura del controllo del traffico italiano. L'elenco dettagliato di queste misure è riportato nel capitolo 6 della parte V della relazione.

È, però, utile ricordare, in particolare, che, nell'intento di assicurare che gli equipaggi siano pienamente consapevoli delle restrizioni di quota vigenti, gli Stati Uniti hanno adottato apposite modifiche in talune procedure, quali: la formalizzazione della procedura di controllo mirata a garantire la distribuzione puntuale delle

informazioni sui voli; l'istruzione obbligatoria in modo standardizzato sui voli a bassa quota mediante *briefings* specificamente dedicati a tutti gli equipaggi prima del loro rischieramento; la formalizzazione di « procedure operative standard » (SOP) relative al rischieramento, con l'inclusione del maggior numero di dettagli sulle norme e procedure locali, al fine di aiutare i comandanti e gli equipaggi ad essere meglio preparati sulle stesse procedure e norme e sul loro aggiornamento. Inoltre, nell'intento di assicurare la migliore familiarizzazione degli equipaggi con le rotte, tenendo presenti i rischi e i pericoli del volo, si è deciso che solo le unità aeree del 31° stormo F.W. stanziato in permanenza ad Aviano siano autorizzate all'addestramento alla bassa quota, e si sono fissati nuovi criteri per la programmazione e l'esecuzione di tali voli da parte del 31° stormo F.W.. A questo stormo è stato riconosciuto ed assegnato un ruolo più ampio e visibile, confermato dalla responsabilità assunta in forza del « Memorandum of Agreement » (MOA) del 2 dicembre 1998 tra USAEUR e USAFE. In particolare si è specificato che il 31° stormo F.W. svolge un ruolo di collegamento tra il comandante dell'installazione italiana e la suddetta USAEUR, e che, inoltre, tutte le attività di volo saranno sorvegliate dal vicecomandante alle operazioni del 31° stormo F.W., quale unico punto di contatto con l'aeronautica militare italiana per le questioni operative della base di Aviano.

Le misure realizzate più che semplici aggiustamenti delle regole vigenti, sono da considerare interamente innovative ed appropriate, ed hanno in larga parte posto rimedio alle varie carenze riscontrate nella linea di comando americana dell'USMC, in particolare nell'ambito del VMAQ 2.

Tali provvedimenti sono stati confermati ed integrati da quelli proposti nelle raccomandazioni della commissione Tricarico-Prueher. In particolare: sono state definite nuove procedure per l'addestramento al volo a bassa quota dei velivoli USA; è stato stabilito di nominare un

comandante americano in ciascun aeroporto italiano quale autorità statunitense designata, responsabile per la verifica e la monitorizzazione del rispetto dei regolamenti americani e italiani di sicurezza del volo e che le unità statunitensi avranno il permesso di condurre operazioni di volo solo dopo essere state certificate dalla predetta autorità; è stata prevista l'assegnazione di ufficiali di collegamento e/o di scambio, italiani e statunitensi, presso unità selezionate americane e italiane, per ottimizzare il flusso di informazioni e facilitare le comunicazioni; è stata prevista la nomina di rappresentanti americani per la sicurezza volo (S.V.) per ricevere *briefing* di indottrinamento da parte degli ufficiali italiani S.V. e per incontrarsi periodicamente con il rappresentante designato dell'ispettorato S.V. italiano, allo scopo di discutere questioni relative alle regole e argomenti di interesse inerenti all'ambiente di volo italiano.

Tutte queste misure appaiono adatte a sopperire alle carenze evidenziate in ordine alla diffusione delle informazioni in merito alla disciplina dei voli, all'azione di supervisione e controllo da parte della catena di comando americana ed al collegamento tra i comandi italiani e americani.

Dalle audizioni effettuate dalla Commissione parlamentare d'inchiesta e dalla missione negli Stati Uniti è emerso che le raccomandazioni contenute nel rapporto Tricarico-Prueher sono state in gran parte già recepite dalle autorità militari, che le terranno presenti nel processo di rinegoziazione, attualmente in corso, dei *memorandum* e degli accordi tecnici che regolano le modalità della presenza e delle attività delle forze statunitensi nel nostro Paese. Propongo che la Commissione esprima con forza l'auspicio che si proceda in questa direzione.

Si deve certamente esprimere l'apprezzamento della Commissione per gli sforzi compiuti dal Governo americano per fare piena luce sui fatti e per la collaborazione fornita al fruttuoso svolgimento dei suoi lavori. In particolare, si deve ringraziare l'ambasciatore americano a Roma, Tho-

mas Foglietta, ed i funzionari dell'ambasciata, per la disponibilità dimostrata nei diversi momenti dell'indagine, ed il Dipartimento della difesa, per l'accoglienza ricevuta durante la missione a Washington e per il prezioso e franco scambio di informazioni ed opinioni.

Ciò premesso, non ci si può esimere dal fare alcuni rilievi.

In primo luogo, desta qualche perplessità la scelta fatta immediatamente dopo il tragico incidente di costituire una commissione d'inchiesta di comando anziché il Comitato di investigazione di sicurezza del volo o, in alternativa, la Commissione d'inchiesta di sicurezza del volo USA, secondo quanto previsto dallo STANAG 3531, accordo che regola in ambito NATO le modalità di svolgimento delle inchieste sugli incidenti aerei che coinvolgono più stati dell'Alleanza. Infatti, un'inchiesta « privilegiata » di sicurezza del volo avrebbe molto probabilmente ottenuto dalle persone coinvolte, o da alcune di esse, delle testimonianze più complete e veritiere. La scelta di procedere con un'investigazione di comando, finalizzata all'accertamento delle responsabilità, con il conseguente rischio di incriminazione delle persone coinvolte, ha fatto sì che queste si avvalessero della facoltà di non rispondere, oppure presentassero verbalmente dichiarazioni parziali e limitate alle tematiche ritenute utili da parte degli avvocati difensori. Ci si rammarica, pertanto, che la proposta di aprire ora un'inchiesta di sicurezza del volo, a norma dello STANAG 3531, formulata dalla Commissione il 20 novembre 2000, durante l'incontro avuto al Pentagono con le competenti autorità politiche e militari americane, non abbia avuto esito positivo, come comunicato al presidente della Commissione dall'ambasciatore Foglietta con sua lettera del 14 dicembre 2000.

Dall'esame della relazione americana si è potuto constatare la notevole mole del lavoro compiuto dalla commissione incaricata e lo sforzo investigativo da questa profuso. Gli argomenti, le opinioni e le risultanze sono stati esposti in maniera chiara e generalmente esauriente. L'inda-

gine nel complesso ha abbracciato tutti i temi attinenti al volo dell'incidente ed ai fondamentali o più significativi elementi e fattori pertinenti, con le svariate implicazioni. In talune parti essa è risultata molto approfondita, esaustiva e, talvolta, persino con qualche eccesso di dati particolari, con ripetizione di azioni investigative e di giudizi sulla stessa materia, sia per la scelta metodologica di esaminarla da diverse angolazioni, sia per la necessità di fare ulteriori verifiche. In altre parti, tuttavia, l'indagine è apparsa superficiale e non esauriente, non fornendo elementi esplicativi sufficienti e convincenti, come nel caso della dichiarazione con la quale la Commissione ha escluso errori di supervisione a livello di comando US superiori al gruppo di volo, in particolare con riguardo a *Comstrikeforsouth* ed alla linea di comando statunitense in materia di attività addestrativa a bassa quota per le unità VMAQ rischierate ad Aviano; o laddove non ha svolto alcuna analisi sulla serie dei voli a bassa quota eseguiti dagli equipaggi dello stesso reparto da Aviano nel precedente periodo. Nelle conclusioni, poi, pur avendo specificato che l'equipaggio ha manovrato l'aereo in modo aggressivo ed intraprendente, violando le restrizioni vigenti, e che l'urto non è derivato da un singolo calcolo errato, la commissione americana non ha detto chiaramente che la natura delle violazioni, la loro ripetitività e gravità, non potevano che ascrivere ad una condotta indisciplinata ed assolutamente sconsiderata, tenuta con piena consapevolezza delle modalità esecutive del volo, premeditate e poi eseguite in difformità alle regole, non solo italiane ma anche del corpo dei *marines*.

L'impressione generale che si ricava è che il lavoro della commissione sembra orientato a tenere circoscritta l'indagine all'ambito del gruppo, senza tentare di andare oltre tale livello nella ricerca e nella individuazione di eventuali ulteriori elementi di interesse, anche le campo delle responsabilità.

Per quanto sopra esposto e considerato, la relazione della commissione americana, pur apprezzabile nel suo com-

plesso per l'impegno profuso, non può essere considerata pienamente soddisfacente.

Allo stesso modo ci si deve rammaricare per il diniego ricevuto dalle autorità americane alla richiesta, ugualmente presentata in occasione della missione a Washington, di avere la copia delle inchieste amministrative disposte dal corpo dei *marines* immediatamente dopo l'incidente, impedendo l'accesso a dati preziosi per la ricostruzione complessiva delle responsabilità connesse alla tragedia.

Per quanto concerne i procedimenti penali a carico dell'equipaggio, si deve dare atto del fatto che la destituzione del corpo dei *marines*, disposta nei confronti dei capitani Ashby e Schweitzer a conclusione dei processi per cospirazione ed ostruzione alla giustizia, è una sanzione infamante di natura penale e non un semplice provvedimento amministrativo. Inoltre al capitano Ashby sono state irrogate anche le sanzioni della confisca dello stipendio e della reclusione per sei mesi, dei quali cinque effettivamente scontati. A tale proposito ho maturato la sensazione che, davanti alla forte reazione internazionale di riprovazione per il verdetto di assoluzione per il reato di omicidio colposo, la giustizia militare americana con le suddette sanzioni, per fatti certamente meno gravi, abbia voluto stigmatizzare il comportamento dei suoi piloti che hanno gettato il discredito sui *marines* e sugli Stati Uniti.

In merito all'indagine svolta dalla commissione istituita dall'aeronautica militare italiana, si deve segnalare come anche questa non appaia pienamente soddisfacente, risultando eccessivamente sintetica a motivo della ristrettezza del campo che è stato possibile esplorare. L'indagine svolta, infatti, non ha potuto toccare né approfondire argomenti ed aspetti di importanza fondamentale per la ricostruzione e l'esame della missione «EASY 01». La stessa commissione militare, del resto, ha ammesso di non aver potuto conoscere elementi riguardanti la condotta dell'equipaggio (a terra e in volo) e la dinamica esatta degli eventi, per l'at-

teggiamento assunto dai membri dell'equipaggio che, alla richiesta di contatto per chiarimenti, assistiti dai rispettivi avvocati difensori, hanno manifestato di volersi avvalere della facoltà di non rispondere.

Per quanto riguarda i possibili interventi modificativi sulla normativa internazionale, alla luce dell'analisi fatta nel corso dei lavori e tenuto conto dei problemi emersi a seguito della sciagura del Cermis, acquista particolare rilievo il processo di revisione e di aggiornamento della normativa pattizia in ambito soprattutto bilaterale, avviato a metà degli anni '90 ed in fase di attuazione, concernente l'utilizzazione delle installazioni/infrastrutture a disposizione dell'Alleanza Atlantica e la regolamentazione dell'attività operativa/addestrativa delle sue forze. Il riesame — attualmente allo studio — degli accordi tecnici relativi all'utilizzo delle singole infrastrutture aeroportuali da parte delle forze alleate in Europa dovrebbe essere improntato alla tutela della sovranità statale ed al complesso delle regole cui ogni reparto operante in Europa deve obbligatoriamente uniformarsi. Il contestuale nuovo negoziato sugli accordi strategici con i nostri alleati dovrebbe essere condotto in un'ottica europea, senza peraltro mettere in discussione i principi che ne sono il fondamento, proprio per confermare la crescita dell'identità continentale in materia di sicurezza e di difesa. Altrimenti si potrebbe correre il rischio di compromettere la capacità dell'Europa di dotarsi di un sistema di difesa distinto da quello statunitense, pur all'interno di collaborazioni istituzionali con esso.

Rimangono tuttavia aperte, e suscettibili di revisione in sede di negoziato internazionale, alcune questioni. Mi sembra opportuno indicare molto sinteticamente i punti che seguono.

Emerge, in primo luogo, l'esigenza di definire nel modo più completo e chiaro possibile le situazioni che consentono l'esercizio della giurisdizione prioritaria da parte dello Stato di appartenenza allorché si sia in presenza di attività riconducibili allo svolgimento di pubbliche

funzioni « *official duty* ». Tale circostanza è rilevante sia ai fini dell'esercizio della giurisdizione penale, sia ai fini dell'esercizio della giurisdizione civile. Individuare con chiarezza i casi nei quali si esercita un « *official duty* » potrebbe avere conseguenze rilevanti tanto in relazione all'assunzione da parte dello Stato di appartenenza degli oneri economici derivanti dall'evento, quanto sotto il profilo della priorità di esercizio della giurisdizione da parte del medesimo Stato.

Occorrerebbe, inoltre, valutare l'opportunità di meglio precisare i casi di concorso di giurisdizione tra Stato di origine e Stato territoriale nelle situazioni in cui tale concorso riguarda la tutela di valori chiaramente sperequati o risulti addirittura solo apparente. Si tratta dei casi in cui la presenza di tale concorso è fatta valere di fatto, per escludere l'esercizio della giurisdizione dello stato territoriale, piuttosto che per giudicare o eventualmente punire i presunti colpevoli, invocando al riguardo, ad esempio, la sola circostanza che, comunque, la violazione di una legge dello Stato ospite costituisce anche una forma di « infrazione e negligenza che arrechi pregiudizio al buon ordine e alla disciplina delle forze armate - *all disorders and neglects to the prejudice of good order and discipline in the armed forces* », punibile nell'ambito e da parte dello Stato di appartenenza dei militari (come ad esempio si verifica ai sensi dell'articolo 134 dell'*uniform code of military justice* americano). In tali casi se il valore violato nell'ambito dello Stato territoriale è più significativo ed importante rispetto a quello tutelato nello Stato di appartenenza del militare, tale circostanza dovrebbe giustificare la prevalenza dell'esercizio della giurisdizione da parte dello Stato territoriale, anche se si tratta di illecito compiuto nell'ambito di un « *official duty* », ferma la responsabilità civile dello Stato di appartenenza dei militari, secondo i parametri di cui al Trattato di Londra, se l'illecito è avvenuto nello svolgimento di un « *official duty* ».

Occorrerebbe, altresì, prevedere forme di indennizzo e modalità di liquidazione

particolarmente favorevoli per i danneggiati, con totale ed esclusivo onere a carico dello Stato di appartenenza dei militari, allorché l'evento dannoso sia intervenuto in violazione di norme locali al riguardo rilevanti e/o di procedure e criteri comportamentali concordati nell'ambito dei vari strumenti convenzionali (in forma semplificata, di tipo tecnico, concordati anche tra i rispettivi comandi militari, di cui, peraltro, si dovrebbe garantire la massima pubblicità per favorire su di essi e sul loro rispetto il massimo controllo sociale possibile). Al riguardo, sarebbe opportuno prevedere che il comando italiano delle basi fosse dotato di potere d'interdizione effettivo rispetto ad attività che risultino contraddittorie con la disciplina ora indicata.

Sarebbe poi opportuno definire con maggiore chiarezza e precisione nell'ambito di accordi, anche in forma semplificata, le persone specificamente responsabili delle varie funzioni nella catena di comando delle rispettive strutture organizzative, continuando sulla linea avviata dalla commissione Tricarico-Prueher. In particolare, si dovrebbero prevedere anche adeguati poteri di controllo sostanziale da parte del comando italiano sulle attività svolte dai militari stranieri con adeguati poteri d'interdizione e di intervento, immediatamente operativi ed esecutivi, conformemente a quanto si desume dal rapporto della commissione appena citata.

Concludendo sul punto, appare emergere l'esigenza di riformulare o quanto meno completare in maniera più precisa nel senso sopra indicato la normativa attualmente esistente. Tale riformulazione dovrebbe avvenire sulla base di un negoziato da condurre unitariamente da parte di tutti gli Stati appartenenti all'Unione europea, al fine di garantire al riguardo sia un'azione comune di politica di sicurezza a proposito della presenza di militari nello spazio europeo, sia comuni criteri relativi all'esercizio della giurisdizione penale e civile nello spazio giudi-

ziario europeo, avvalendosi delle nuove competenze previste in merito a questi profili dal trattato di Amsterdam.

Quindi si condivide senz'altro il riesame, attualmente in corso, degli accordi tecnici relativi all'utilizzo delle singole infrastrutture aeroportuali da parte delle Forze alleate in Europa, con la massima attenzione alla tutela della sovranità ed al complesso delle regole cui ogni reparto operante in Europa deve obbligatoriamente uniformarsi. Ugualmente si condivide il contestuale rinegoziato degli accordi strategici con i nostri alleati in un'ottica europea, senza peraltro metterne in discussione i principi che ne sono il fondamento, proprio per confermare la crescita dell'identità continentale in materia di sicurezza e di difesa. Altrimenti si corre il rischio di compromettere la capacità dell'Europa di dotarsi di un sistema di difesa distinto da quello statunitense, pur all'interno di collaborazioni istituzionali con esso.

Per quanto concerne le riflessioni in ordine all'adeguatezza della normativa civile e penale interna, che rientra nei compiti istituzionali di questa Commissione, l'attenzione è stata rivolta in particolare al problema delle fattispecie penali sostanziali ed alla questione del risarcimento civile del danno. Ritengo necessario che l'analisi si sviluppi ponendosi nell'ottica del diritto penale minimo, che vede il ricorso alla sanzione penale come provvedimento estremo, privilegiando altre forme di intervento normativo. In tale prospettiva, pur formulando alcune proposte di intervento in materia penale, considero preferibile, comunque, lo strumento civilistico.

Una delle possibilità che potrebbe prospettarsi è quella di disporre una modifica dell'articolo 589 del codice penale che prevede il reato di omicidio colposo.

In particolare, potrebbe rivelarsi opportuno, in vista di una tutela più adeguata degli interessi in gioco in ipotesi analoghe a quelle dell'incidente del Cermis, l'inserimento di una nuova circostanza aggravante che sanzioni la condotta penalmente rilevante che si realizzi

attraverso la violazione di norme sulla disciplina della circolazione aerea e sulla conduzione di velivoli, alla stregua di quanto già attualmente previsto in tema di circolazione stradale ed infortunistica sul lavoro.

Analogamente, all'articolo 590 del codice penale, che sanziona l'ipotesi di lesioni personali colpose, si potrebbe prevedere l'introduzione di una nuova circostanza aggravante connessa con la violazione di norme sulla disciplina della circolazione aerea.

Con riferimento al problema del risarcimento del danno patrimoniale, questione a lungo dibattuta all'indomani del tragico incidente e che ha condotto il Parlamento all'approvazione di una specifica legge che prevedesse la corresponsione di un giusto indennizzo ai familiari delle vittime, abbiamo valutato attentamente l'opportunità di una soluzione di carattere generale del problema, che, come sopra accennato, si ritiene preferibile rispetto alle modifiche della normativa penale appena prospettate.

In questo senso sembrerebbe opportuna l'introduzione di una normativa civilistica che disponga il risarcimento del danno recato in occasione di eventi connessi con la conduzione di velivoli, considerata come attività pericolosa. Si tratterebbe, in sostanza, di prevedere una forma di responsabilità civile oggettiva derivante dal tipo di attività svolta.

Tale soluzione consentirebbe di attribuire direttamente al proprietario del velivolo, ad esempio, in caso di velivolo militare, allo Stato di appartenenza del medesimo, la responsabilità per il danno cagionato ed il conseguente obbligo del risarcimento patrimoniale anche in ipotesi di caso fortuito e forza maggiore, senza bisogno di decisioni politiche *ad hoc*, con una conseguente migliore tutela dei soggetti danneggiati.

Non posso terminare queste mie riflessioni e proposte senza ringraziare il presidente per la sua capacità di condurre in modo propositivo ed equilibrato i lavori della Commissione, e i colleghi per la loro intensa ed impegnata partecipazione al-

l'attività della Commissione e per i loro preziosi contributi critici, senza i quali non saremmo potuti arrivare a questo momento. Ringrazio ancora caldamente i consulenti, per la loro insostituibile collaborazione nello studio dei problemi posti dall'indagine, e gli Uffici della Camera, che hanno dato un contributo prezioso allo svolgimento dei lavori.

Chiedo, infine, che il testo della mia proposta di relazione venga pubblicato in allegato al resoconto sommario della seduta di oggi.

Concludo, doverosamente, esprimendo il mio profondo rispetto e cordoglio, che è certamente anche il vostro, per le vittime della tragedia del Cermis (di cui fra qualche giorno ricorrerà il terzo anniversario), certo che questo nostro lavoro possa essere un modo per rendere loro giustizia e per impedire che fatti analoghi si ripetano in futuro. Lo vogliamo tutti sperare!

PRESIDENTE. La ringrazio, collega Olivieri, per la bella, esaustiva, completa illustrazione della proposta di relazione. Anche noi, ovviamente, ci associamo ai sentimenti di cordoglio per le vittime della tragedia ed esprimiamo la nostra solidarietà nei confronti dei familiari delle vittime, per i quali abbiamo cercato di dare un modestissimo contributo con i lavori di questa Commissione.

In base all'articolo 18 del regolamento interno della Commissione, che consente la divulgazione della proposta di relazione una volta che questa sia stata illustrata, ne dispongo la pubblicazione in allegato ai resoconti della seduta odierna.

MARCO BOATO. Chiedo di parlare sull'ordine dei lavori.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MARCO BOATO. Prima della stesura definitiva del testo della relazione e della sua approvazione vi sarà ovviamente un dibattito generale e poi verranno avanzate eventuali proposte di modifica. Ebbene, dobbiamo prendere come testo di riferi-

mento quello distribuito ai membri della Commissione e in gran parte, per la verità, ripercorso dalla relazione del collega Olivieri o il testo letto adesso dal relatore Olivieri, che su alcuni punti presenta qualche differenza? Non so se le differenze riguardino il testo scritto o la lettura che ne è stata data.

PRESIDENTE. Onorevole Boato, il testo è stato già distribuito.

MARCO BOATO. Lei si riferisce al fascicolo classificato fino a questo momento come «riservato». Noi dobbiamo prendere quindi come riferimento quel testo?

PRESIDENTE. Sì, onorevole Boato.

MARCO BOATO. Questo è importante per potersi poi regolare nella fase della definizione delle eventuali modifiche da apportare al testo. La ringrazio, presidente.

GIOVANNI MARINO. Anch'io, presidente, intervengo sull'ordine dei lavori. Concordo con il collega Boato: è interessante chiarire subito questo aspetto. Secondo me, noi dovremmo lavorare sulla proposta che ci è stata distribuita, perché sostanzialmente la relazione del collega Olivieri riassume, ripete o amplia quanto è riportato nella parte conclusiva della relazione che ci è stata distribuita. Penso quindi sia per noi cosa saggia e opportuna poter lavorare su quella base.

PRESIDENTE. Credo che siamo tutti d'accordo su questo.

Riterrei opportuno, a questo punto, concludere la seduta odierna, fermo restando che nel corso dell'ufficio di presidenza stabiliremo quando proseguire la discussione. L'intenzione è quella di rinviare a domani, dalle 14 alle 16, la discussione sulla proposta di relazione. Verrà poi fissato un termine per la presentazione degli emendamenti e la prossima settimana dovremmo arrivare all'approvazione della relazione. Per

quanto riguarda gli emendamenti, mi auguro che più che proposte emendative siano eventualmente suggerimenti, che — ci mancherebbe altro — siamo tutti disposti ad accettare: non c'è clima di conflittualità fra di noi, ma di collaborazione.

GIOVANNI MARINO. Ritengo che dobbiamo concludere i nostri lavori senza quella fretta che potrebbe portarci ad assumere posizioni sbagliate. Il lavoro della Commissione è stato costruttivo ed è giusto che porti ad un documento che rispecchi l'opinione di tutti e che eventuali proposte di modifica o integrazione siano adeguatamente ragionate.

Mi sembra che il termine di domani sia un po' affrettato, perché non ci consente di esaminare approfonditamente il documento illustrato dal relatore.

PRESIDENTE. Domani abbiamo a disposizione due ore. Se poi vi sarà l'esigenza di proseguire l'esame, ne rinvieremo il seguito ad altra seduta.

GIOVANNI MARINO. Potremmo stabilire che la discussione delle linee generali si concluda in un determinato giorno.

PRESIDENTE. Non è possibile stabilirlo *a priori*.

GIOVANNI MARINO. Non mi sono spiegato: l'importante è che non si concluda domani.

PRESIDENTE. Se domani nessuno si iscrivesse a parlare, la discussione verrà chiusa.

GIOVANNI MARINO. Le chiedo che mi si consenta di intervenire la prossima settimana.

PRESIDENTE. Il documento è già stato distribuito e domani inizieremo la discussione sulle linee generali. Vedremo poi come proseguire.

MARCO BOATO. Ovviamente ci sarà una certa elasticità.

PRESIDENTE. L'ufficio di presidenza, che si terrà fra breve, stabilirà come procedere.

Il seguito della discussione è rinviato ad altra seduta.

La seduta termina alle 11.20.

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

DOTT. VINCENZO ARISTA

*Licenziato per la stampa
il 7 febbraio 2001.*