

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

**RESOCONTO STENOGRAFICO**

**18.**

**SEDUTA DI MERCOLEDÌ 31 GENNAIO 2001**

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **ERMANNIO IACOBELLIS**

**INDICE**

	PAG.		PAG.
<b>Sulla pubblicità dei lavori:</b>		De Cesaris Walter (Misto-RC-PRO) .....	16
Iacobellis Ermanno, <i>Presidente</i> .....	2	Fontan Rolando (LNP) .....	16
<b>Seguito dell'esame della relazione conclusiva:</b>		Franz Daniele (AN) .....	6
Iacobellis Ermanno, <i>Presidente</i> .....	2, 4, 14, 20	Gazzilli Mario (FI) .....	4
Boato Marco (misto-verdi-U) .....	8	Lucchese Francesco Paolo (misto-CCD) ..	2
		Schmid Sandro (DS-U) .....	14

**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 14.05.**

*(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).*

**Seguito dell'esame della relazione conclusiva.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito dell'esame della relazione conclusiva.

Ricordo che nella seduta di ieri il relatore, onorevole Olivieri, ha svolto la relazione. Dichiaro aperta la discussione generale sulla proposta di relazione.

FRANCESCO PAOLO LUCCHESI. Ieri abbiamo ascoltato la dettagliata relazione del collega Oliveri nella quale è riportato il lavoro svolto dalla Commissione che è stata impegnata in una serie di audizioni e missioni, non lasciando nulla di intentato per chiarire i fatti e per consentirci di esprimere le nostre valutazioni.

Appare chiaro che ciò che è avvenuto è stato causato dal comportamento colposo dei piloti. Il volo che ha provocato l'incidente, però, non è stato l'unico di quel tipo, tanto che abbiamo appurato, anche sulla base della testimonianza del sindaco di Cavalese, Giorgio Fontana, testimone oculare dei fatti, che addirittura

nell'ottobre del 1981 vi era stato un passaggio di aerei sotto la funivia. Ciò è confermato anche dalle dichiarazioni di altre persone, come il sindaco Gilmozzi, e dalle proteste avanzate dagli organi istituzionali, dai comuni e dalla provincia, che sono state prese un po' sotto gamba da chi avrebbe dovuto provvedere. Infatti, le risposte date possono essere riassunte in quelle del capo di stato maggiore e del ministro della difesa pro-tempore, onorevole Andreatta, i quali si sono espressi nel senso di valutare i voli a bassa quota « un'attività riconosciuta a tutti i livelli come indispensabile per l'addestramento e strettamente connessa a salvaguardare la sicurezza di volo ». In altre parole, i voli a bassa quota erano tali da salvaguardare la sicurezza del volo. È inconfutabile che in qualsiasi mestiere l'addestramento è sinonimo di sicurezza, soprattutto in una professione di alta specializzazione quale è il pilotaggio di un velivolo da combattimento. Questa cultura è condivisa e ad essa si informa l'attività di volo di tutte le nazioni della NATO e anche di quelle non partecipanti all'alleanza.

Queste affermazioni però dimostrano che le proteste avanzate dalla popolazione non sono state tenute nella giusta considerazione, tant'è vero che l'accordo Tricarico-Prueher ha proposto un modulo per la segnalazione dei sorvoli, considerato che quelle fatte dalla popolazione non erano considerate attendibili. L'ex sindaco Giorgio Fontana ha detto che addirittura è stato negato che vi fosse stato un secondo volo, facendo passare per stupidi tutti coloro che ne avevano parlato.

Appurato che la responsabilità è stata dei piloti, si presume che anche altri piloti

abbiano fatto voli simili, perché dovevano portare a casa come ricordo le immagini riprese con le videocamere. Penso che un fatto del genere fosse abbastanza noto anche al comandante italiano della base di Aviano, oltre che al comandante delle forze armate statunitensi. Dobbiamo pure dire che le forze in dotazione al 31° stormo non avevano mai dato adito a lamenti, mentre chi non si è comportato in modo corretto sono stati i *marines* che erano in missione come se si trovassero a vivere un'avventura, trasgredendo le regole e « giocando » sulle autorizzazioni della base di Martina Franca.

Sul fatto di avere ammesso, nell'accordo Tricarico-Prueher, che il 31° stormo può effettuare voli a bassa quota, la relazione non si pronuncia se non per dire che ciò suscita qualche perplessità. Non so se dobbiamo intendere questo passaggio nel senso di introdurre un divieto, anche se l'accordo Tricarico-Prueher stabilisce una serie di limitazioni, controlli, adempimenti e dà la responsabilità dei voli ad un comandante specifico che prima non era previsto. In effetti è stato evidenziato che non c'era, da parte americana, una catena di comando chiara che consentisse di eseguire adeguati controlli, in quanto tutto era basato sulla consuetudine e non su regole scritte.

Tornando all'atteggiamento delle autorità italiane preposte ai controlli, pare che l'unico capro espiatorio sia il colonnello Durigon: credo che lui sia da ritenersi responsabile se non dal punto di vista penale, come hanno stabilito i tribunali, almeno dal punto di vista morale, però anche altri hanno delle responsabilità a livelli più alti, se si considera che il messaggio del 21 aprile 1997, circa la limitazione di volo, aveva per oggetto l'inquinamento acustico e non la sicurezza, come ha detto il generale Arpino. Ho già citato la lettera del ministro Andreatta che attestava che era tutto in regola.

In ogni caso, l'accordo Tricarico-Prueher ha introdotto una serie di modifiche e nuove procedure, alcune delle quali devono essere completate successi-

vamente. Ciò significa che si è riconosciuto che dai tempi dell'accordo di Londra in effetti c'era qualcosa che non andava e forse le previsioni dell'accordo Tricarico-Prueher avrebbero dovuto essere introdotte molto tempo prima dell'incidente, anche perché alcuni fatti incresciosi, come quello del Falzarego del 1987, si erano già verificati.

Nella relazione, a pagina 235, si legge: « Dai lavori compiuti dalla Commissione e dalle indagini svolte dalla procura di Trento emerge come le numerose segnalazioni inoltrate in passato siano state spesso non tempestive e soprattutto imprecise, rendendo quindi molto arduo il lavoro investigativo da parte dell'aeronautica militare che non ha potuto basarsi su riscontri e prove oggettive e vagliare altresì l'attendibilità delle denunce presentate. » Non condivido questo punto, in quanto mi sembra inopportuno non accettare l'attendibilità delle testimonianze che noi abbiamo acquisito e rispetto alle quali ognuno di noi ha la propria idea. Chiedo quindi che questa parte venga modificata, nel senso di dire che le testimonianze venivano considerate non attendibili e non che a considerarle tali sia la Commissione.

A pagina 237 si legge: « Riguardo a tali restrizioni delle quote, si deve considerare che esse sono state concepite e attuate nell'ottica di limitare ulteriormente l'impatto ambientale, in quanto dal punto di vista della sicurezza del volo erano già adeguati i valori delle quote minime fissati ed osservati in passato. » Non sono esperto in materia, però avrei qualche dubbio sull'affermazione contenuta nella seconda parte di questa frase: le quote erano adeguate rispetto all'accordo, che però forse doveva essere rivisto.

Inoltre, nel periodo immediatamente successivo, si legge che « Sono state inoltre riviste le aree tattiche e quelle dedicate come aree di lavoro per l'attività BBQ a suo tempo determinate, tenendo presente la densità abitativa delle zone sulle quali insistono, sempre allo scopo di ridurre al

minimo il disagio della popolazione ». Qui si tratta non di « disagio », ma di vero e proprio pericolo.

Da questo punto di vista, la divulgazione del modulo cui ho accennato prima mi sembra positiva perché consente di tenere nella debita considerazione le segnalazioni della popolazione.

A pagina 239 si legge che « Le suddette misure erano risultate tutte indispensabili considerando che le procedure in precedenza erano state lacunose, scarsamente o per nulla applicate e per taluni aspetti addirittura non esistevano. Quindi le misure realizzate, più che semplici aggiustamenti delle regole vigenti, si sono rivelate interamente innovative ed hanno posto rimedio a varie carenze riscontrate nella linea di comando americana dell'USMC e in particolare nell'ambito del VMAQ-2. In questo gruppo, infatti, l'insieme di tali carenze ha influito molto nel concorrere a determinare fattori negativi nell'azione di supervisione. »

Sono d'accordo su questo punto nel quale si dichiara che le procedure non erano adeguate e non garantivano la sicurezza delle popolazioni.

Per quanto riguarda l'intervento dei tribunali italiani, dobbiamo dire che hanno lavorato bene, però — non sono esperto di legislazione — mi chiedo se a proposito del cosiddetto *official duty*, che dipende dal Trattato di Londra del 1951, siamo sicuri che la competenza non fosse dell'autorità italiana, perché questa poteva insistere, ma non so come, perché il processo fosse svolto in Italia e non negli Stati Uniti. Infatti nelle conclusioni il relatore dice che sarebbe opportuno che intervenisse una revisione di questa parte degli accordi, non solo dal punto di vista penale ma anche da quello civilistico, soprattutto in funzione europea, perché l'Unione dovrebbe ora avere delle competenze in materia e quindi questa dovrebbe essere rivista nella nuova ottica dell'intervento europeo.

Stabilita quindi la responsabilità materiale dell'avvenimento a carico dell'equipaggio del Prowler che quel giorno sorvolò la valle del Cermis, si dovrebbero eviden-

ziare meglio le responsabilità a monte in termini di omissione di controllo su un accordo che da parte italiana avrebbe potuto essere rivisto prima. Da parte americana vi è stato il massimo aiuto ma d'altro canto non ci aspettavamo che potessero dare un aiuto completo; di qui l'amarezza espressa dal relatore perché i risultati dell'indagine amministrativa non sono stati consegnati; i rapporti sono stati molto cortesi ma al di là di questi non si è potuto avere alcun riscontro. In definitiva gli Stati Uniti hanno agito secondo una loro tradizione; con la riunione svolta qualche giorno dopo con il generale Ryan hanno cercato di salvare un po' la faccia stigmatizzando il comportamento dei *Marines*, hanno dato alcune sanzioni disciplinari ma non hanno ammesso la colpa. Su questo non conosco la giurisprudenza americana ma credo che a loro modo abbiano inteso lanciare un segnale di tipo colposo; come sostiene anche il relatore, per loro l'allontanamento dei due capitani, Ashby e Schweitzer, ha significato una sorta di condanna penale.

In conclusione, condivido l'impostazione generale della relazione e credo che vada soltanto data una qualche maggiore attenzione alle responsabilità a monte, che risalgono molto indietro nel tempo.

**PRESIDENTE.** Ringrazio il collega Lucchese per il contributo recato con il suo intervento, che segue peraltro un lavoro assai assiduo e diligente da lui svolto nella nostra Commissione. Lo ringrazio anche per lo sforzo di sintesi che lo ha caratterizzato e che mi auguro vorranno seguire anche gli altri colleghi che intervengono.

**MARIO GAZZILLI.** Signor presidente, colleghi, ho esaminato con estrema attenzione e con grandissimo interesse l'ampia, dettagliata e puntuale relazione approntata dall'onorevole Olivieri a conclusione delle lunghe, complesse e penetranti indagini svolte dalla Commissione al fine di acclarare le cause della tragedia del Cermis e di individuare le innovazioni di diritto interno ed internazionale pattizio

atte ad impedire il ripetersi di simili luttuosi eventi.

L'elaborato ripercorre, con apprezzabile sintesi, i momenti essenziali dell'inchiesta parlamentare e segnatamente gli approfondimenti riguardanti la situazione dei rapporti tra militari italiani ed alleati, nonché le non facili questioni legate alla programmazione, attuazione e controllo delle missioni aeree in Italia, senza peraltro trascurare l'analisi degli interventi successivi al disastro, con particolare riguardo al rapporto Tricarico-Prueher ed alle misure concordate dalle autorità italiane e statunitensi.

Resta in tal modo accertato, al di là di ogni ragionevole dubbio, che la sciagura in argomento è imputabile al comportamento temerario e sconsiderato dei piloti i quali, se avessero mantenuto il proprio aeromobile alle quote prescritte dal piano di volo ed alla disciplina allora vigente, si sarebbero senz'altro trovati in posizione di sicurezza rispetto alla funivia del Cermis.

Le conclusioni della Commissione appaiono certamente equilibrate anche per quel che concerne il coinvolgimento della catena di comando americana e di quella nazionale. Ed invero non risulta alcun intervento di contrasto dei comportamenti contrari alla disciplina del volo ascrivibile al tenente colonnello Muegge, comandante del gruppo VMAQ-2 nel quale era inserito l'EASY 01, tant'è che il predetto ufficiale è stato rimosso dall'incarico a seguito di procedimento disciplinare appositamente instaurato dopo l'incidente per le carenze nella diffusione delle informazioni relative alle limitazioni di volo. Parimenti non può non condividersi l'impressione concernente il carattere rinunciatario ed eccessivamente passivo, per non dire subalterno, assunto dal comandante italiano, colonnello Orfeo Durigon, nei riguardi dei militari americani presenti nella base di Aviano. E neppure possono contestarsi i rilievi relativi alla insufficiente capacità di controllare con continuità la condotta dei voli ed il rispetto delle regole vigenti, a causa della carenza e della inadeguatezza dei mezzi, nonché delle disfunzioni esi-

stenti nelle catene di comando che avevano impedito la tempestiva diffusione delle regole di volo italiano fra il personale americano ed il necessario raccordo tra i diversi comandi nelle nostre basi.

Proprio a causa di queste disfunzioni si era instaurata una prassi volta ad effettuare attività di volo a bassa quota al di fuori delle regole, che è ampiamente documentata dalle numerose segnalazioni e dalle molteplici proteste inoltrate dagli organi rappresentativi delle popolazioni locali in riferimento ai voli radenti frequentemente eseguiti in zona. Al contrario, non sembrano del tutto condivisibili le perplessità prospettate in relazione alle scelte investigative effettuate dalle autorità americane dopo il sinistro sul rilievo che una inchiesta privilegiata di sicurezza del volo, con tutta probabilità, avrebbe permesso di acquisire testimonianze più complete e veritiere laddove la decisione di procedere all'accertamento delle responsabilità con il conseguente rischio di incriminazione dei militari coinvolti ha fatto sì che costoro si avvalessero della facoltà di non rispondere ovvero rendessero soltanto dichiarazioni parziali e limitate.

A tale riguardo è agevole obiettare che le responsabilità dell'equipaggio apparivano evidenti sin dalla immediatezza, per cui il rispetto delle garanzie difensive, al quale la cultura anglosassone è particolarmente sensibile, appariva non solo opportuno ma addirittura doveroso. Per la medesima assorbente ragione non può neppure condividersi il giudizio espresso relativamente all'indagine svolta dall'Aeronautica militare italiana. Questa ha operato attraverso una apposita commissione le cui conclusioni non sono state ritenute appaganti dal relatore ancora una volta a causa del fatto che i militari americani, richiesti di fornire chiarimenti sull'andamento della missione, si sono avvalsi, anche in questa sede, della facoltà di non rispondere.

Nel complesso, tuttavia, le riflessioni e le proposte che la Commissione dovrebbe rassegnare al Parlamento appaiono convincenti e perciò meriterebbero, a mio

parere, sollecita approvazione. Vi è un solo aspetto che, a mio giudizio, non è stato adeguatamente trattato. Alludo al tema relativo alle responsabilità di carattere prettamente politico, ascrivibili alle autorità governative italiane in carica in epoca antecedente ai fatti, per non aver promosso, con la necessaria tempestività, l'adozione di quelle misure che, viceversa, furono prontamente adottate subito dopo il fatto del Cermis.

È pacifico che, per carenze o vischiosità nelle catene di comando o per altra causa, si era consolidata fra i piloti una prassi volta ad effettuare attività di volo a bassa quota al di fuori delle regole. È altrettanto pacifico che il forte disagio delle popolazioni locali rispetto ad attività di volo sempre più invasive ed aggressive è sfociato in proteste e segnalazioni reiterate, a fronte delle quali nessun provvedimento risulta adottato, eccezion fatta per i doverosi provvedimenti assunti dall'autorità giudiziaria nei procedimenti iscritti in rapporto a tali denunce. Non è seriamente credibile, per altro verso, che quelle proteste e quelle segnalazioni non siano venute a conoscenza delle autorità governative, alle quali spettava il compito di formulare un forte richiamo alla vigilanza ed effettuare interventi adeguati, atti a reprimere comportamenti abusivi e sconsiderati.

Sconcerta il fatto che, solo dopo la tragedia del Cermis, siano state adottate, con effetto immediato, misure di carattere operativo nonché misure inerenti alla sicurezza del volo. Queste misure sono da considerarsi come interamente innovative e particolarmente appropriate, avendo posto rimedio alle varie carenze riscontrate nella linea di comando. La loro adozione prima del disastro avrebbe certamente impedito l'evento. Conseguo a quanto appena detto che la incontestabile negligenza delle autorità governative italiane, che ignorarono le reiterate segnalazioni inoltrate dalle popolazioni e dalle autorità locali, fu una concausa, certamente non marginale, del sinistro. Alla superficialità di quegli uomini si deve il luttuoso evento che ci occupa e ciò va affermato a chiare

lettere se realmente si vuole che simili tragedie non abbiano a ripetersi in avvenire.

DANIELE FRANZ. Mi unisco innanzitutto al coro di lodi per quanto concerne il lavoro svolto dalla Commissione, a partire da chi, come me, ha lavorato relativamente poco, fino a chi, come il relatore ed i colleghi che mi hanno preceduto, hanno indubbiamente inciso e contribuito più di altri al buon esito, fino a questo momento, dei lavori della stessa. C'è tuttavia un « però » inevitabile, presidente.

Il lavoro istruttorio è stato sicuramente ineccepibile ed ha teso sostanzialmente a ricostruire nella maniera più credibile possibile i fatti. È evidente, ce lo insegnano i latini, che, ove ci sia del veleno, questo sta sempre nella coda e non in altre parti. Comincerò cercando proprio di creare un circolo, spero virtuoso, fra le parti preliminari della relazione e le sue conclusioni.

A titolo eminentemente esemplificativo, ricorderete che durante la visita alla parte italiana della base di Aviano interloquimmo a lungo con il comandante della stazione dei carabinieri, interna alla base medesima, il quale, a domanda precisa posta da me e da altri colleghi, disse sostanzialmente che c'era un registro intero di denunce di cittadini, primi cittadini ed altri soggetti, sui voli a bassa quota, presumibilmente dalla base di Aviano. Ad altra domanda, altrettanto diretta e precisa, sulla fine che facevano queste segnalazioni, la risposta tempestiva e precisa fu che venivano inoltrate alle competenti autorità giudiziarie, le quali hanno poi sistematicamente archiviato quei procedimenti a fronte di una richiesta di documentazione alle autorità militari competenti americane, le quali si trinceravano dietro il rispetto di normative internazionali (si leggano tutti i trattati qui citati); in quei casi la magistratura archiviava per competenza le questioni.

Alla luce di ciò, ha perfettamente ragione il collega Lucchese rispetto alle parole dell'allora ministro della difesa

Andreatta, che risultano quasi sinistre, quando ricorda di aver imposto al comando di stato maggiore dell'aeronautica militare di realizzare un questionario da distribuire alla popolazione, in modo da segnalare il verificarsi di casi analoghi, perché questo significa - io vengo dalla Commissione agricoltura e in questi giorni siamo in tema - chiudere la stalla dopo che i buoi sono scappati.

Perché sono partito da questa considerazione? Ci sono sicuramente delle responsabilità soggettive, che sono evidentemente quelle dell'equipaggio. In ogni caso, l'equipaggio ha sbagliato e questo punto non merita ulteriore approfondimento. Giova però chiederci - questa è forse la prima domanda che la Commissione doveva porsi e si è posta - se il tribunale che ha giudicato l'equipaggio fosse quello naturale. La risposta è evidentemente sì; non compete ad una Commissione parlamentare d'inchiesta andare a questionare sulla sentenza. Possiamo dichiararci soddisfatti o meno della sentenza, ma se riconosciamo la legittimità del tribunale che ha giudicato dobbiamo per forza di cose accettarne la sentenza.

Bisogna allora verificare se a monte c'erano altre responsabilità, oltre a quelle dell'equipaggio. Sono così emerse tutta una serie di questioni (mancato controllo, mancato coordinamento ed altro) che non accadono per caso ma tendenzialmente perché qualcuno per negligenza, per malavoglia o per mancanza di fondi a bilancio, ha deciso prioritariamente di assumere un altro tipo di decisione nel merito. Sono frasi non mie, ma il fatto che quella rotta non sia debitamente coperta da controlli radar viene riportato correttamente dal relatore, il quale aggiunge che evidentemente furono fatte altre scelte per mancanza di fondi. Mancanza di fondi significa che furono previste altre priorità di spesa nel campo della difesa o in altre voci di bilancio, considerate legittimamente prioritarie rispetto alla sicurezza, quantomeno in quella tratta, che più volte era stata oggetto di denunce da parte di cittadini rispetto a violazioni evidenti di norme elementari di sicurezza, che sem-

pre e comunque attengono alla singola persona che decide di tenere un dato comportamento.

Attenzione, perché la scientifica volontà di violare quelle norme - sono convinto personalmente che vi fosse una scientifica volontà di violarle - è stata negata dal tribunale naturale, che non ha condannato i responsabili per omicidio colposo! Riconoscendo il tribunale come effettivamente competente ad esprimere un giudizio, non possiamo ufficialmente questionare sulla sentenza, perché in tal modo creeremmo un precedente incredibile. Possiamo farlo politicamente, ammesso che abbia un senso.

Risolto il problema delle responsabilità soggettive da parte della competente autorità giudiziaria, rimane il problema delle responsabilità oggettive. Da questo punto di vista, atteso che probabilmente i comandi americani hanno agito con leggerezza ma sempre all'interno dei trattati internazionali, atteso che i comandi italiani sono stati piuttosto deboli, ma comunque sempre nel rispetto del loro ruolino di marcia, è evidente che la responsabilità oggettiva più conclamata è quella delle competenti autorità di Governo, che hanno deciso di intervenire alla luce della tragedia del Cermis, peraltro - mi permetto di usare una metafora militare - in ordine sparso. Se fosse vero, come ha voluto dire il ministro della difesa di allora, Andreatta, che non vi sarebbe stato alcun pericolo se il velivolo si fosse attenuto alle norme, non vedo per quale motivo si sia giunti al Tricarico-Prueher. Lo stesso relatore nella fase conclusiva del documento ribadisce il concetto espresso da Andreatta quando afferma che probabilmente, se i piloti si fossero attenuti alle norme sulla sicurezza, non sarebbe successo nulla. Sottoscrivo questo punto, ma se fosse vero, che motivo si aveva di arrivare ad un accordo così importante come il Tricarico-Prueher? Probabilmente questo intervento tardivo, dettato esclusivamente dall'emergenza psicologica prodotta da un evento luttuoso, aveva lo scopo di agire come uno spaventapasseri nel senso di avvertire:

«Sappiamo cosa succede, per cui innalziamo i livelli minimi di volo». Non so se ciò risolverà alla lunga il problema, perché, tendenzialmente, quando per la prima volta si grida «Al lupo!» tutti scappano, ma poi la seconda o la terza volta la paura del lupo va scemando e tutti tornano a vivere come prima. Certo è che nella conclusione del documento si cercano richiami, fondati o meno, alla responsabilità oggettiva dei comandi militari e non vi è una parola su quella delle autorità politiche, o se c'è è implicita. Non c'è una parola nei confronti di una magistratura che addirittura viene definita «coraggiosa», quando si rende merito al «coraggio, alla capacità e alla professionalità» dell'autorità giudiziaria italiana, che per anni ha cozzato contro la competenza e non ha mai ritenuto opportuno segnalare all'autorità superiore il problema che si poneva. Non so se questo si chiami coraggio o incoscienza.

Perché questa coraggiosa magistratura non ha esercitato fino in fondo le scarsissime competenze riconosciutele dagli accordi internazionali chiedendo di cooperare con la magistratura competente americana, seppure in una posizione di evidente subalternità? Vi è stata infatti la decisione, forse politica, della magistratura, che non accetta controlli, di abdicare a un diritto minimo che comunque le veniva riconosciuto.

Coraggio è una parola grossa ed io non credo che chi fa il proprio dovere ponendo sotto sequestro un velivolo possa meritarsi un appellativo che di solito viene riconosciuto per atti ben più arditati. A questo punto, troviamo un'mediazione, un punto di incontro fra la visione che ci ha proposto il relatore e che merita rispetto, se non altro perché è frutto di un lavoro e di un approfondimento, e una visione che non vuole essere strumentale, che forse può sembrare politica, ma che in realtà rivolta la medaglia e mostra l'altra faccia. Credo che faremo un ottimo lavoro se riusciremo a trovare una mediazione fra le responsabilità oggettive ma indotte (quelle dei comandi militari) e le responsabilità oggettive dirette (quelle delle au-

torità politico-governative). A fianco a queste, come se la medaglia per miracolo avesse non più due ma tre facce, vi è anche l'atteggiamento legalista della magistratura che però abbandona il criterio del coraggio per sfiorare pericolosamente l'incoscienza.

Ciò posto, credo che le conclusioni, anche alla luce di quanto mi sono permesso di suggerire alla Commissione, debbano essere non stravolte ma comunque riviste e lievemente modificate, perché altrimenti non noi che abbiamo partecipato, chi più e chi meno, alla formazione di questo fascicolo, ma chi dopo di noi lo leggerà, potrebbe avere la visione parziale di una situazione sulla quale una Commissione parlamentare d'inchiesta non può permettersi di avere un atteggiamento parziale. In questo modo perderebbe la sua dignità e diverrebbe un organismo ugualmente nobile ma macchiato da un'ombra di strumentalità che non merita, se non altro per la nobiltà e la ponderatezza del lavoro fino ad oggi portato avanti.

MARCO BOATO. Mi auguro che i nostri interventi ci permettano di mettere insieme i nostri sforzi e consentano al relatore, onorevole Olivieri, di recepire alcune delle osservazioni proposte nel corso del dibattito per arrivare — come ha auspicato il presidente al termine della seduta di ieri — ad un'approvazione unanime della relazione. Non vi sarebbe comunque nulla di scandaloso se in sede di votazione emergessero delle differenziazioni o, come a volte succede, si votasse a favore della relazione con dichiarazioni di voto nelle quali i membri della Commissione sottolineano aspetti diversi. Personalmente ho fatto più volte parte di commissioni parlamentari d'inchiesta e posso dire che si è giunti anche a questo tipo di soluzione. Però, in prima battuta, credo che l'auspicio sia quello di poter votare insieme una relazione che, a partire da quella che ci è stata presentata nella seduta di ieri, possa nel corso del dibattito arricchirsi e perfezionarsi in modo da poter arrivare ad una sintesi



ampiamente condivisa, come abbiamo condiviso pressoché tutte le tappe del nostro lavoro, con l'unica eccezione della missione a Washington che ha suscitato alcune riserve che però sono state espresse prima della missione e non sono state ripetute successivamente, visto che essa ha dato qualche risultato positivo.

Come ho già detto, esprimo il mio consenso di massima sul lavoro presentato dal collega Oliveri e ringrazio il presidente, i membri della Commissione, i consulenti e gli uffici della Commissione che hanno lavorato con noi in questi pochi ma intensi mesi di attività di inchiesta. Da questo punto di vista, signor presidente, suggerirei — la procedura potrebbe sembrare anomala ma ha qualche precedente — che nella relazione, in nota o in premessa, distinguendo nettamente le responsabilità politiche, che sono esclusivamente della Commissione, da quelle tecniche, indicassimo i nomi dei consulenti, eventualmente citando gli ambiti specifici affrontati da ciascuno di essi. Credo che sarebbe bene, visto che l'atto verrà stampato e assumerà una sua ufficialità, che risultasse, non solo negli uffici della Camera, chi ha collaborato dal punto di vista tecnico, distinguendo — ripeto — le responsabilità politiche che sono nostre. Ciò aiuterà a capire la complessità delle problematiche che abbiamo affrontato, i diversi profili di competenza tecnica, giuridica, scientifica, aeronautica che sono stati espressi nel nostro comune lavoro.

Sono stato relatore nella Commissione bicamerale e, nella mia lunghissima relazione sul sistema delle garanzie, ho dato atto dei nomi dei funzionari che hanno collaborato con me, attribuendo a me stesso la responsabilità politica. Questa procedura non aveva precedenti, fatto che noi abbiamo superato facendo questa distinzione.

Ovviamente tutti noi sappiamo che l'apporto dei consulenti è stato più o meno intenso, come accade in tutte le Commissioni. Alcuni consulenti ci hanno affiancato giorno per giorno e passo per

passo, ma al di là del differente apporto, tutti insieme hanno contribuito a questo nostro positivo risultato che non tutti all'esterno di questa Commissione si aspettavano, forse perché abbiamo dato poca pubblicità — nel senso non parlamentare ma mass-mediologico del termine — al nostro lavoro, a differenza di altre Commissioni che hanno molta pubblicità e a volte pochi risultati.

Per quanto riguarda la parte conclusiva della relazione, le mie osservazioni sono prevalentemente di perfezionamento del lavoro, anche se tornerò brevemente sulle considerazioni fatte poc'anzi dal collega Franz. I miei suggerimenti sono rivolti al relatore, che, se se ne farà carico, eviterà a ciascuno di noi di presentare emendamenti.

Suggerisco che le considerazioni conclusive siano divise in paragrafi, in modo che dentro un unico capitolo vi sia la possibilità, specialmente per chi non ha lavorato sul documento, di individuare le nostre conclusioni per punti, anche brevi, riguardanti i vari aspetti (accordi internazionali, sicurezza, dinamica del volo, modifiche del codice penale e del codice civile), ognuno con un titolo.

Per quanto riguarda l'aspetto più generale affrontato dal collega Franz poco fa, credo che ciascuno di noi, in questa sede, debba prescindere dal fatto di appartenere alla maggioranza o all'opposizione parlamentare, perché qui il nostro mandato è diverso. Certamente non siamo neutri politicamente, ma da questo punto di vista condivido l'osservazione, che non vorrei formulare in dettaglio, di rendere più esplicito ciò che in parte è implicito nel lavoro, e cioè un duplice rilievo critico riguardo alla sottovalutazione politica del fenomeno e dei suoi rischi prima della tragedia del Cermis. Sono un parlamentare della maggioranza, ma non credo di venire meno alla mia lealtà politica nel dire che nel lavoro d'inchiesta questo aspetto va sottolineato. Esso, oltretutto, copre un arco temporale così vasto (almeno una ventina di anni) da interessare Governi pro-tempore di tutti gli schiera-

menti politici, della prima Repubblica, della seconda Repubblica, del centro destra e del centro sinistra, e da non essere quindi strumentalizzabile politicamente. Dobbiamo far emergere un fenomeno di sottovalutazione politica dei problemi e dei rischi. Tante volte abbiamo detto che se non fosse successa la tragedia del Cermis il 3 febbraio 1998, probabilmente non avremmo avuto tutti i provvedimenti successivi e le iniziative opportune, importanti e significative assunte sia nell'immediato sia a seguito dell'istituzione della commissione Tricarico-Prueher. Se questo è vero, ciò vuol dire che forse un intervento, un controllo, una verifica, un monito politico precedenti avrebbero potuto evitare ciò che è avvenuto, ben sapendo che il fatto si è verificato perché sono state violate tutte le norme esistenti, seppure carenti. Comunque già in precedenza vi erano stati campanelli d'allarme anche di una certa gravità: i fatti del Falzarego non hanno prodotto una tragedia come quella del Cermis semplicemente perché la cabina era alla partenza, e comunque quando si vola a 70 metri dal palazzo del ghiaccio di Cortina d'Ampezzo, puntandolo, sicuramente vi è un rischio grave.

Sotto questo profilo, condivido anche l'altra osservazione del collega Franz: lo dico dialogando con lui per far capire che possiamo raggiungere conclusioni unanime, pur sapendo che Franz appartiene all'opposizione parlamentare ed io alla maggioranza.

Credo che vada sottolineata, anche in questo caso con giudizio oculato e non demagogico, l'inerzia giudiziaria precedente. Se ci fosse stata una consapevolezza maggiore della potestà, del dovere, dell'obbligo dell'esercizio dell'azione penale da parte dell'autorità giudiziaria quando è stata investita di questi fatti o quando la *notitia criminis* è comparsa sui giornali (anche questo è un modo di apprendere i fatti), si sarebbero potuti assumere provvedimenti che forse avrebbero evitato la tragedia. Non vi è nessun rapporto di causa-effetto, nel senso che non è che l'inerzia giudiziaria abbia pro-

vocato la tragedia, però il contesto era tale che probabilmente tutto ciò si sopportava con giustificazioni di esigenze di carattere strategico, militare, per la nostra appartenenza alla NATO, per i fatti della Bosnia. Si tratta di esigenze condivise; però, in quel contesto, si sono sopportati fenomeni e fatti che non si sarebbero mai dovuti sopportare, senza mettere in discussione né le alleanze militari, né la missione dell'Italia nella NATO, né il nostro ruolo delicatissimo nel contesto del rapporto con la ex Jugoslavia.

Detto questo, passo ad alcune rapide e puntuali osservazioni al testo in esame sulle quali richiamo l'attenzione del collega relatore. Farò anche qualche notazione di *drafting*, che rivolgo agli uffici.

Inizio da pagina 15, dove si fa riferimento all'audizione del sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio, Marco Minniti, si dice che se ne è già trattato nella parte I, ma credo che il riferimento dovrebbe essere corretto nel senso che questa è la parte I, per cui o si toglie l'inciso oppure si deve dire che se ne tratterà nella parte II. Nella stessa pagina si fa riferimento alla risposta data all'interrogazione presentata dal collega senatore Giovanni Russo Spina dal sottosegretario alla difesa, onorevole Paolo Guerini; al riguardo suggerisco di modificare il periodo successivo, in particolare l'espressione «incaricando appunto la Commissione (...) di fornire una risposta più esauriente (...)», trovando una diversa formulazione.

A pagina 16 (ma la cosa viene ripetuta nella prima pagina della cronologia degli eventi) si dice che «Il 5 febbraio '98 il Capo dell'esecutivo trentino ha chiesto alla Conferenza delle Regioni a Roma di non sottrarre l'inchiesta alla giustizia italiana»; la formulazione mi sembra impropria non potendo né il primo chiedere né la seconda fare quanto qui detto. Si potrebbe forse dire che il presidente della provincia autonoma di Trento ha proposto alla Conferenza delle Regioni di far propria la richiesta al Governo, eccetera, perché così in effetti è avvenuto; abbiamo

un documento della Conferenza delle Regioni su iniziativa dell'allora presidente della provincia autonoma di Trento. Analoga riformulazione dovrebbero avere i riferimenti contenuti nella cronologia degli eventi alla data 5 febbraio 1998.

Nella parte II della proposta di relazione viene ben dettagliato il lavoro svolto dalla Commissione nel corso delle audizioni con l'indicazione di tutti gli auditi, con un'unica eccezione che propongo di cancellare. A pagina 29 compare il nome del sindaco di Cavalese Mauro Gilmozzi e genericamente si parla di «rappresentanti del Comitato 3 febbraio per la giustizia di Cavalese». Direi di indicare i nomi delle persone audite, visto che questo è avvenuto e che tutti gli altri auditi, senza eccezione alcuna, sono stati indicati, anche quelli ascoltati informalmente presso il commissariato del Governo di Trento.

In relazione alla stessa audizione, propongo venga meglio esplicitato, in nota o in altro modo, quanto contenuto a pagina 30, nel senso di dire che nel corso dell'audizione dei rappresentanti del Comitato 3 febbraio per la giustizia di Cavalese, di fronte alla contestazione di aver omesso di segnalare (...), il sindaco ha prodotto alla Commissione l'interrogazione che in precedenza aveva omesso di consegnare.

Segnalo una correzione formale a pagina 53: la dizione dell'accordo standard va corretta in STANAG. Suggesto inoltre di non utilizzare nella relazione il riferimento sintetico alla Commissione Cermis (questo avviene, per esempio, alle pagine 56 e 102, ma forse anche altrove); ritengo sarebbe meglio riportare la dizione esatta per esteso o ricorrere alla espressione «questa Commissione».

Nel dare atto dell'ottimo lavoro di ricostruzione di tutti gli aspetti portati all'attenzione della Commissione nel lavoro istruttorio svolto, desidero ora soffermarmi brevemente sulla parte VI, relativa alle conclusioni e proposte. Ho già fatto la proposta di articolare anche questa parte in punti, ognuno con un titolo, ed ho condiviso l'osservazione politica

sulle responsabilità politiche e giudiziarie precedenti fatta dal collega Franz (troverà poi il relatore il modo equilibrato di esprimere questi due concetti); suggerisco però anche alcune modifiche.

A pagina 253 non credo sia necessario scrivere che «La Commissione ritiene doveroso rendere merito al coraggio, alla capacità ed alla professionalità delle autorità giudiziarie italiane (...)». Credo sia sufficiente dire che «la Commissione ritiene giusto rendere merito alla doverosa attività giudiziaria, in particolare della procura della Repubblica di Trento e della procura militare di Padova, di cui questa Commissione si è ampiamente avvalsa per svolgere appieno i propri compiti».

La relazione contiene tutta una serie di affermazioni, che vanno bene in una fase propositiva ma che credo vadano poi corrette nella stesura definitiva del testo. Si ricorre, infatti, spesso ad espressioni come «sembra opportuno», «apparirebbe» o «sembrerebbe»; al riguardo, apprezzo la cautela del collega Olivieri nella fase di prospettazione della relazione, ma ora passando alla definizione del testo penso che tutte queste affermazioni possano essere modificate. Farò un solo esempio che riguarda la pagina 253, laddove si dice «In particolare, sembra opportuno ricordare che». Basterà dire: «In particolare, è necessario ricordare che (...)».

Attiro ora l'attenzione dei colleghi, in particolare di quelli che hanno esperienza professionale di avvocati o di magistrati, su un punto delicato contenuto nella pagina 254 laddove si critica giustamente la condotta dell'equipaggio del Prowler, aggiungendo che «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». È tutto vero, ma non credo lo si possa scrivere. Dobbiamo essere durissimi nella critica, ma non possiamo contestare l'esercizio di quella che è una facoltà degli

imputati. Dobbiamo essere durissimi, ripeto, ma non possiamo porre a loro carico quel fatto perché, se vi è il diritto di non rispondere, si può esercitarlo e se c'è il diritto di concordare una linea di difesa con i propri avvocati, lo si può fare. Critichiamo il loro comportamento che ha provocato la strage, non quello in sede giudiziaria. In questo senso direi semplicemente che « durante lo svolgimento delle inchieste, poi, essi non hanno mostrato alcuna volontà di collaborazione », senza ulteriori specificazioni. Così si fa capire cosa si vuol dire; non credo che in una relazione parlamentare si possa mettere in discussione, sia pure per motivi nobili quali sono i nostri, il diritto costituzionalmente previsto della difesa.

Avrei proposto al relatore di approfondire la questione, di cui a pagina 255, del riferimento, probabilmente non documentabile, alla frase pronunciata dal navigatore Schweitzer pochi istanti prima del passaggio sul Cermis, ma vedo che il testo è stato già corretto. Alla fine dello stesso periodo si afferma che « la Commissione ritiene di poter definire il comportamento dei piloti temerario e sconsiderato »; direi di sostituire l'aggettivo « sconsiderato » con « irresponsabile », che peraltro si collega bene con il periodo successivo nel quale si sottolinea come « L'esame delle responsabilità per la tragedia non sembra, comunque, limitarsi alla condotta dell'equipaggio (...) ».

A pagina 256, alla prima riga, credo sia più corretto dire che l'ufficiale addetto alla sicurezza ed il comandante dello squadrone « sono stati riconosciuti colpevoli di violazione di consegna (...) ».

Alla stessa pagina si dice in positivo che « Il 31° stormo F.W. dell'Aeronautica militare americana, reparto stanziato ad Aviano, non risulta essersi reso responsabile di comportamenti lesivi delle regole sui voli », salvo a lamentare più avanti « 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 (...) ». Propongo quindi

di contemperare immediatamente il giudizio iniziale con un riferimento alla negligenza, perché di questo si è trattato, come indica appunto l'espressione successiva che ho già ricordato. Il 31° stormo non risulta essersi reso responsabile di comportamenti lesivi delle regole sui voli, ma sicuramente di un comportamento negligente, per cui direi di specificare subito che non sono state violate le regole ma vi è stato un comportamento omissivo e negligente. Nel merito non contesto nulla del testo, propongo semplicemente di inserire fin dall'inizio tutti e due gli aspetti evidenziati.

A pagina 257, il secondo periodo riguarda la catena di comando italiana e si dice che « la Commissione condivide le conclusioni cui sono pervenute le autorità giudiziarie militari (...). Non credo si debba dire questo. Credo che dobbiamo limitarci a dire che la Commissione prende atto delle conclusioni; non dobbiamo dividerle o meno, ne prendiamo atto.

A pagina 258, si dice giustamente che « 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 ». Mi sembra si debba aggiungere una frase (altrimenti si capisce poco tutto ciò che è successo dopo la tragedia, cioè il cambio delle norme, la commissione Tricarico-Prueher, eccetera) che specifichi subito l'esigenza di analizzare distintamente l'aspetto normativo da quello delle procedure autorizzative e dei controlli su cui i giudizi sono differenziati. Credo, ripeto, che questo vada detto subito, altrimenti c'è tutta una parte, a mio parere un po' eccessiva, che propongo quindi di sfumare, sulle norme che, se fosse così, non farebbe comprendere perché le norme stesse in parte sono state poi cambiate. Propongo quindi di precisare subito l'esigenza di esaminare in modo distinto i due aspetti e poi, laddove si afferma che « 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 (...)» toglierei le parole « ben articolato » e quelle successive « in modo corretto ». Direi semplicemente che « Il nostro paese è dotato di un sistema di misure idonee a pianificare, programmare, eseguire e controllare le missioni di volo », senza questa enfasi che, a mio parere, rischia di essere eccessiva.

Allo stesso modo, a metà del periodo successivo, dopo la parola « NATO », visto che la chiarezza non era risultata poi così chiara, toglierei l'espressione « in maniera chiara », per cui il periodo suonerebbe così: « Similmente sono risultate definite le competenze delle strutture ».

Anche al periodo successivo, laddove si afferma che « In sostanza, la disciplina dei voli, in particolare di quelli a bassissima quota, appare adeguata e chiara e non ha contribuito al verificarsi della tragedia », eliminerei l'aggettivo « chiara » e dopo l'espressione « non ha contribuito al verificarsi della tragedia » aggiungerei « che si è verificata soprattutto per l'indisciplina dell'equipaggio », altrimenti tutto il resto non si spiega. Inoltre eliminerei del tutto l'espressione « cui non avrebbe potuto porre freno il miglior sistema di regolamentazione del volo ».

Per quanto riguarda la catena di comando americana, su cui spesso i nostri consulenti hanno attirato la nostra attenzione, laddove si afferma che « A tale proposito la nostra indagine ha rilevato come all'epoca dell'incidente vi fossero carenze e complessità nella catena di comando americana (...) », considerato che la complessità di per sé non è negativa perché può darsi che il fenomeno sia comunque complesso, userei una espressione diversa. Salvo aggiustamenti formali che lascio agli uffici, parlerei di « carenze e mancanza di chiarezza ».

Alla fine della stessa pagina si fa riferimento al « forte disagio delle popolazioni rispetto ad attività di volo sempre più invasive ed aggressive »; al riguardo rafforzerei un po' il punto con un breve richiamo agli episodi verificatisi in precedenza. Non mi limiterei, cioè, a parlare del disagio delle popolazioni ma richia-

merei le denunce e le segnalazioni intervenute ripetutamente nell'arco degli ultimi venti anni.

A pagina 262, laddove si fa riferimento alla relazione americana, toglierei il riferimento contenuto a metà della pagina « e, talvolta, persino con qualche accesso di dati particolari, con ripetizione di azioni investigative e di giudizi sulla stessa materia », perché poi si fa riferimento « alla scelta metodologica di esaminarla da diverse angolazioni ». Toglierei, ripeto, quella espressione giacché in realtà si dice che si sono approfonditi molto alcuni aspetti e non altri. Condivido i giudizi espressi al riguardo nella proposta di relazione.

All'inizio di pagina 263 si afferma tra l'altro che « Per quanto sopra esposto, la relazione della Commissione americana, pur apprezzabile nel suo complesso per l'impegno profuso, non può essere considerata pienamente soddisfacente »; al riguardo eliminerei l'avverbio « pienamente ». Analoga modifica propongo laddove successivamente si afferma che « In merito all'indagine svolta dalla commissione istituita dall'aeronautica militare italiana, si deve segnalare come anche questa non appaia pienamente soddisfacente »; anche in questo caso, quindi, mi limiterei a dire che non appare soddisfacente. In che misura non lo sia lo ha già sottolineato il relatore in altre parti del documento.

Anche per le pagine successive, laddove compaiono ripetutamente espressioni come « Occorrerebbe inoltre valutare l'opportunità », « Occorrerebbe altresì prevedere forme di indennizzo, eccetera », « Sarebbe poi opportuno », « Si dovrebbe », eccetera, vale l'osservazione fatta in precedenza nel senso che tali espressioni, condivisibili nella fase di proposta, anche come forma di rispetto da parte del relatore nei confronti della Commissione che deve poi esprimere i suoi giudizi, devono ora, a mio avviso, essere modificate in affermazioni più nette, usando i verbi all'indicativo. In questo senso biso-

gnerebbe dire: «È necessario valutare l'opportunità», «Occorre altresì prevedere», eccetera.

Per quanto riguarda l'ultima pagina, toglierei gli aggettivi «intenso e generoso», che il relatore ha proposto, elogiando anche noi. Ritengo infatti che, nel momento in cui la deliberiamo, la relazione diventi della Commissione, che non si deve autoelogiare troppo.

Infine, nella penultima riga, laddove si legge: «Con l'auspicio che il lavoro della Commissione abbia potuto fornire un contributo verso tale obiettivo», propongo di aggiungere un inciso relativo al nostro duplice compito: accertare le responsabilità, sia pure sotto il profilo politico e non giudiziario, e contribuire ad evitare che si verificino altri episodi simili. Quindi, dopo la parola «Commissione», inserirei il seguente inciso: «- oltre che alla individuazione, sul piano politico istituzionale, delle responsabilità -».

Rinnovo il mio ringraziamento al collega Olivieri, al presidente, a tutti i colleghi della Commissione e, ancora una volta, agli uffici e ai consulenti.

**PRESIDENTE.** Ringrazio il collega Boato per i suoi suggerimenti che ci trovano d'accordo.

**SANDRO SCHMID.** La ringrazio, signor presidente, anche per il lavoro che lei ha svolto con grande equilibrio ed impegno. È con soddisfazione che esprimo il mio giudizio positivo sulle conclusioni, alle quale è pervenuto il relatore al termine della complessa attività istruttoria svolta dalla Commissione, con il prezioso supporto degli esperti, che ringrazio.

La mia è una condivisione non solo personale: a nome del gruppo dei democratici di sinistra-l'Ulivo, che rappresento, esprimo un pieno e convinto consenso sulle conclusioni del relatore, che ringrazio per lo sforzo compiuto e l'impegno dimostrato nel corso dei nostri lavori.

Le conclusioni colgono pienamente ed in maniera documentata i punti focali delle questioni che sono emerse, non solo

dalle tante audizioni, ma dal nostro stesso dibattito interno. Esse rispondono limpidamente ai compiti che il Parlamento ci aveva assegnato: fare piena luce sugli avvenimenti, sulle cause e responsabilità ad ogni livello, accertare l'adeguatezza delle norme, delle procedure di attività di volo di addestramento militare.

Ma non solo: il nostro impegno è stato sempre sostenuto da una forte motivazione etica, prima ancora che politica, e dalla volontà di rendere giustizia alle vittime e fare in modo che eventi tragici di questo tipo non possano più ripetersi in futuro. Due obiettivi che sono stati raggiunti.

Rispetto alla sentenza, che non esito a definire scandalosa, delle autorità giudiziarie militari americane, che hanno assolto dall'accusa di omicidio colposo plurimo i piloti USA coinvolti con il loro aereo nella tragedia del Cermis e contro cui si è sollevata la riprovazione internazionale, la conclusione dell'istruttoria di questa Commissione è di segno opposto ed esprime un giudizio molto netto: sì, essi sono stati colpevoli! Una colpevolezza che deriva dalla responsabilità di informazione, vigilanza e controllo sulle norme per i voli di addestramento a bassa quota nella catena di comando militare USA e italiana e dalla stessa inadeguatezza delle norme di sicurezza.

Non si tratta di un giudizio emotivo, ma quello della Commissione, che ha il noto limite di rimanere etica e politica, è un giudizio di colpevolezza fortemente circostanziato e documentato. Del resto a queste conclusioni erano giunte le stesse autorità giudiziarie italiane, ed in particolare la procura di Trento, che ringrazio, anche a nome del mio gruppo, per la tempestività dell'intervento e la professionalità e che ha avuto il merito di avere acquisito parte importante del materiale probatorio a cui questa Commissione ha potuto fare riferimento per impostare le proprie indagini.

Le responsabilità dell'equipaggio americano ed in particolare del comandante Ashby, si sono dimostrate chiare. Si sono

consciamente violate ben sei regole di volo fondamentali, fra cui quelle del limite di altezza e di velocità, per un gioco di folle bravura e spericolatezza di cui poi potersi vantare anche mostrando filmati, non a caso distrutti una volta tornati a terra. Una vera e propria *roulette* russa, un gioco che si è trasformato nella strage di venti persone, su cui pochi istanti prima dell'impatto echeggia funestamente il grido del navigatore Schweitzer « obiettivo in vista », come da lui stesso testimoniato. Obiettivo sciagurato che, evidentemente, era quello del passaggio sotto le funi, « la gondola » come la definisce il capitano Ashby.

Comunque, se è vero che, se fossero state rispettate le regole di sicurezza sui voli di addestramento a bassa quota, la tragedia non poteva verificarsi, è altrettanto vero che questi voli, una sorta di voli premio, venivano tollerati ai vari livelli della catena di comando militare USA e italiana.

Rispetto ai numerosissimi voli radenti, e quindi fuori norma, denunciati non solo in Trentino ma in tante parti d'Italia dalle popolazioni e dalle autorità locali, non risultano provvedimenti disciplinari o di altra specie.

Non a caso, l'inchiesta del comando dei *Marines* accerta queste negligenze, specie in ordine al dovere di informazione delle norme stesse e alla dotazione della cartografia italiana (ricordo che su quella USA non c'erano né la funivia del Cermis, né il paese di Cavalese) agli equipaggi che effettuavano i voli di addestramento. In conseguenza di ciò il tenente colonnello Muegge è stato rimosso dall'incarico del comando dello squadrone.

Ma non c'è dubbio che ci sia un nesso fra queste « negligenze » (chiamiamole pure così, anche se in realtà sono pesanti manchevolezze o forse qualcosa di più) e l'incidente, al punto che si può affermare che queste « negligenze » ripetute nel tempo nei confronti di comportamenti pericolosamente indisciplinati possono essere considerate tra le cause che hanno portato alla tragedia del 3 febbraio 1998.

Pur in considerazione dell'estrema complessità e poca chiarezza circa il ruolo ed i poteri di controllo della catena di comando italiana e del suo comandante Orfeo Durigon, per il quale le autorità militari giudiziarie italiane non hanno ravvisato responsabilità penali, convengo con le conclusioni della Commissione che denuncia non solo una situazione generale di pressoché totale autonomia del comando USA e un ruolo del tutto subordinato di quello italiano, ma in particolare l'atteggiamento rinunciatario e di eccessiva passività nei confronti dei militari americani da parte del comando italiano, che aveva pur sempre l'obbligo, nonostante i poteri e gli strumenti scarsamente incisivi, di far rispettare le norme di informazione e sicurezza vigenti e, in caso contrario, di investire le istanze militari superiori. Una responsabilità che pesa negativamente in quella più diretta e complessiva che ha portato alla strage e che avrebbe altresì dovuto consentire gli adeguamenti e le innovazioni degli accordi bilaterali Italia-USA necessari per garantire al comando italiano reali ruoli di potere e di coordinamento con quello USA, riguardo al rispetto delle norme di sicurezza prima che succedesse la tragedia del Cermis.

In questo senso, anche le responsabilità del comando italiano vanno non sottaciute ma denunciate. Credo che questo debba essere espresso nelle conclusioni con maggiore forza.

Non credo che siano più ammissibili contrasti, così come è successo per l'interpretazione e l'applicazione del messaggio dello stato maggiore dell'aeronautica del 21 aprile 1997 che escludeva i voli di addestramento a bassa quota delle truppe rischierate in Italia, contrasti talvolta dovuti a malintesi e a mai chiariti palleggi di responsabilità tra i vari livelli e ruoli della catena di comando italiana.

L'ultima questione risponde alla domanda: cosa si è fatto e si sta facendo perché tutto ciò non accada più in futuro?

Non richiamo, per brevità, i provvedimenti significativi e innovativi chiaramente indicati nella relazione, che sono stati positivamente, anche se tardivamente, adottati dopo la tragedia del Cermis, con particolare riferimento a quelli della commissione Tricarico-Prueher, provvedimenti sicuramente appropriati che superano le gravi carenze emerse dall'indagine.

Rimane comunque ancora da rispondere più adeguatamente in ordine alla capacità di controllare con continuità i voli a bassa quota e il rispetto delle regole. In proposito condivido le proposte formulate di installare a bordo dei velivoli dei sistemi di controllo fondati sul principio GPS.

Concludo, signor presidente, sottolineando l'importanza della rinegoziazione delle normative che regolano i rapporti con la NATO sulla base di un negoziato da condurre anche come Unione europea, al fine di garantire davvero un'azione comune di politica che regoli, nell'interesse comune e dei cittadini, i temi della sicurezza e quelli che riguardano l'esercizio della giurisdizione penale e civile nello spazio europeo, anche in previsione della capacità dell'Europa di dotarsi di un sistema di difesa distinto da quello NATO.

Auspico che le conclusioni del relatore possano trovare l'approvazione unanime di questa Commissione, i cui lavori hanno già registrato positivamente la partecipazione attiva e costruttiva di tutti.

ROLANDO FONTAN. Il gruppo della Lega nord ha dato, fin dall'inizio, pieno appoggio alla Commissione d'inchiesta ed è grazie ad esso che si è sbloccata una situazione abbastanza difficile. È un merito che desidero rimanga agli atti.

Durante questo periodo, la Lega nord, tramite i suoi rappresentanti ed in particolare il collega Rizzi, ha dato comunque sempre pieno appoggio alle iniziative e all'attività della Commissione, conscia della volontà di giungere ad una precisa e responsabile conclusione.

Per quanto riguarda la relazione, il gruppo che rappresento si riconosce nelle

conclusioni alle quali essa perviene. Si è trattato, in primo luogo, di un impegno morale, considerato che la Lega ed io personalmente ci siamo sempre battuti per la trasparenza e l'assunzione di responsabilità, soprattutto quando si tratta di incidenti di questo tipo, un impegno morale nei confronti di tutti i cittadini italiani ed in particolare di quelli del Trentino che ho l'onore di rappresentare. Ritengo che il nostro ed il mio appoggio siano una risposta alle popolazioni che da anni avevano questo grave problema sopra la loro testa, un problema che la Commissione ha avuto il merito di contribuire a risolvere. Sta di fatto che, da quando si è verificato l'incidente e da quando la Commissione ha cominciato a lavorare, si sono visti i cambiamenti. Questo mi pare un elemento molto significativo.

È proprio nell'ottica di un impegno morale e di coscienza nei confronti delle esigenze delle persone che rappresentiamo che possiamo preannunciare un voto favorevole sulla relazione che riteniamo esaustiva e nella quale ci riconosciamo.

Rivolgo un ringraziamento particolare ai consulenti della Commissione per il loro apporto tecnico indispensabile nell'accertamento della verità, un buon servizio questo reso ai cittadini italiani ed in particolare al mondo alpino al quale tengo particolarmente.

WALTER DE CESARIS. Desidero anch'io esprimere - lo faccio in modo sintetico ma questo non significa che sia per me meno importante - un ringraziamento per il preziosissimo lavoro svolto dal relatore e dal presidente, nonché per il contributo dei nostri consulenti. Anzi, tengo subito a dire che gli aspetti non sottolineati o poco sottolineati saranno proprio quelli sui quali sono pienamente d'accordo e quindi il fatto che non mi ci soffermi non significa che li condivida di meno.

Mi atterrò rigorosamente ai compiti previsti per la Commissione, che sono quelli di « fare piena luce sugli avvenimenti, sulle cause e sulle responsabilità ad



ogni livello; accertare l'adeguatezza delle norme che disciplinano i voli di addestramento in Italia e verificare le procedure ed i sistemi di controllo di tali sistemi di volo». Nella prima pagina della relazione si fa riferimento, in nota, alle proposte di legge presentate per la istituzione di questa Commissione d'inchiesta e ricordo che quella presentata dal mio gruppo è stata la prima in ordine cronologico, con la richiesta, peraltro, per un mandato più ampio. Crediamo, infatti, che la vicenda richiami questioni più complesse e di fondo, cioè lo *status* delle basi USA nel nostro paese e l'insieme dei rapporti e dei trattati bilaterali Italia-USA e NATO. Non scivolerò minimamente, però, su quel terreno, che pure ritengo decisivo per inquadrare i tragici avvenimenti del Cermis, per attenermi invece rigorosamente ai compiti della Commissione.

La ricostruzione del fatto è stata estremamente rigorosa, così come l'individuazione delle responsabilità dirette dell'equipaggio e di quelle indirette (credo che nella relazione si parli di concause) della catena di comando USA, ferma restando la considerazione che qualunque regolamentazione, anche la più rigorosa, può essere violata da comportamenti criminali dei singoli.

Non mi soffermerò, quindi, molto su questo punto, non perché non lo ritenga importante, bensì perché trovo la relazione puntuale e stringente nel mettere alla sbarra tali responsabilità, ovvero: il comportamento, che io definisco criminale, dei piloti (violazione della quota, della velocità e della traiettoria del volo); una violazione — viene detto — perfettamente cosciente e consapevole (manomissione dell'altimetro, comportamento abituale degli equipaggi, riunione con il generale Ryan, già ricordata in altri interventi); una serie di indizi che fanno ritenere che si sia trattato di una assurda bravata, un viaggio premio, viene detto nella relazione (Ashby assegnato ad altro incarico); presenza di telecamere e macchine fotografiche; il riferimento alla espressione usata o comunque dichiarata

dall'altro capitano Schewtzer; comportamento criminale cosciente aggravato quindi, sembrerebbe, da futili motivi.

Visto che questa parte si basa più sugli indizi, mi permetto di avanzare un'altra possibilità di lettura, altrettanto indiziaria, e cioè che si possa essere trattato invece che di un irresponsabile gioco di abilità, di un altrettanto irresponsabile addestramento militare dei piloti in situazione di rischio estremo, naturalmente senza alcuna considerazione del rischio della popolazione civile; cioè il passare sotto i fili non per gioco ma per una forma estrema di addestramento militare; c'è qui anche un collegamento con l'attualità. Mi riferisco ai recenti fatti denunciati di interferenza di voli militari su rotte civili, denunciati, ad esempio, da piloti dell'Alitalia, alcuni dei quali hanno detto di aver avuto l'impressione che l'aereo civile fosse usato quasi come bersaglio, cioè un aereo nemico su cui lanciarsi in scia, una sorta di simulazione di conflitti in una esercitazione estrema che usa il territorio come terreno di sperimentazione.

Siamo, naturalmente, nel campo delle ipotesi; vi sono una serie di indizi e circostanze ed io segnalo quest'altra ipotesi indiziaria. La relazione pone le montagne come scenario da immortalare e la funivia come ostacolo da superare come prova di abilità. Altra ipotesi: la città e la funivia come obiettivo militare da addestramento, sperimentazione in reale di situazione militare estrema.

Detto questo, come ipotesi, ma anche la relazione in questa parte è indiziaria, vengo ad un altro punto, quello della irregolarità del volo. Si mette in discussione la necessità addestrativa. L'operazione *Deliberate Guard* non aveva necessità addestrative in bassa quota (le operazioni in Bosnia erano bombardamenti ad alta quota); non c'erano necessità addestrative dell'equipaggio (Ashby assegnato ad altro incarico, gli altri avevano fatto recentemente voli analoghi); si mette in discussione la liceità dell'inserimento del volo nel PVG del 31° stormo; quindi

violazione del divieto di esercitazioni a bassa quota degli aerei rischierati per l'operazione *Deliberate Guard*.

Giustamente, ed io credo in modo abbastanza adeguato, vengono poi messe in luce le responsabilità della catena di comando USA; la sostanziale connivenza del comandante del reparto (nessun controllo sul comportamento; il comandante è stato destituito a seguito dell'inchiesta dei *Marines*); la responsabilità del comandante del 31° stormo di stanza ad Aviano (si parla di eccesso di burocraticità e mancanza di controllo circa il ritiro effettivo delle disposizioni); la responsabilità della catena di comando (non chiari vengono definiti i rapporti tra il comando del reparto ed il comando *Striking For South* sulla linea USA). La conclusione è che le varie deleghe e la distinzione tra funzioni di controllo e comando fra linee USA e NATO hanno lasciato in pratica senza controlli effettivi i reparti dei *Marines* rischierati ad Aviano; infine un atteggiamento delle autorità politiche USA sostanzialmente non collaborativo. Al di là dell'apprezzamento contenuto nelle conclusioni, rimane il rifiuto di aprire un'inchiesta sulla sicurezza del volo ed il diniego di consegnare copia delle inchieste amministrative svolte dai *Marines*.

Mi sembra però che ci sia un punto che deve essere approfondito: l'analisi delle responsabilità delle autorità militari italiane. Nelle conclusioni ci si limita a censurare l'atteggiamento passivo dell'allora comandante italiano della base di Aviano. Nella relazione vi sono poi altri richiami a problematiche inerenti alla catena di comando-controllo italiana, che però non mi sembra vengano riprese nelle conclusioni. Le cito: questione del messaggio SMA 175/97, cioè il divieto di voli a bassa quota sul territorio italiano e sulle acque territoriali, tranne che per esercitazioni *ad hoc*. Mi sembra che nel capitolo specifico questo del messaggio venga un po' declassato ad elemento di scarsa importanza. Il messaggio stesso risulta invece discendere da un incontro Stato maggiore-responsabili forze aeree rischie-

rate in Italia del marzo 1997. Per quanto riguarda il punto 9 del risultato di tale incontro, cioè appunto il divieto di voli a bassa quota, dalla consulenza tecnica del PM di Bari risultano, nel solo periodo novembre 1997-6 febbraio 1998, 36 autorizzazioni di voli a bassa quota ed altre violazioni del predetto messaggio 175/97 (mi riferisco al COA-COM di Martina Franca).

Dall'indagine della procura di Trento, nei tre mesi precedenti il tragico fatto del Cermis risultano 409 missioni a bassa quota (46 statunitensi) di cui 84 sulla provincia di Trento (27 statunitensi); nello stesso periodo risultano 73 proteste e/o denunce formali delle comunità locali.

Un punto non può essere eluso: perché quel messaggio non ha avuto riscontro? La questione va oltre le responsabilità del comandante di Aviano o di Martina Franca; ovviamente per le responsabilità riscontrabili rispetto al codice militare, in termini cioè di mancata esecuzione di un incarico. Vi è una evidente passività e mancanza di iniziativa da parte delle autorità militari nel verificare il rispetto dei contenuti del messaggio. C'è un'ambiguità nell'aver inviato il messaggio per conoscenza e non per competenza; c'è una contraddittorietà delle audizioni dei vertici militari; le dichiarazioni di diversi massimi esponenti dello Stato maggiore o comunque dei vertici dell'aeronautica si sono contraddette su due punti: la precettività del messaggio e la correttezza delle procedure di autorizzazione e cioè se quel piano poteva essere inserito nel PVG del 31° stormo. Quel volo quindi non poteva essere autorizzato ma nella catena di comando italiana sembra non esservi alcuno in grado di poter intervenire, pur in presenza di una disposizione specifica e di un allarme diffuso sulla pericolosità della situazione.

Vi è poi il riferimento, richiamato anche nella relazione ma non ripreso nelle conclusioni, al messaggio SMA 1141/98 (immediatamente successivo al tragico fatto del Cermis), questa volta inviato sì per competenza al COA-COM di

Martina Franca (anche se, giustamente, la procura sottolinea che il fatto che sia stato mandato adesso per competenza non lo rende retroattivo), che afferma che « già dal messaggio 175/97 fu riportato chiaramente come sin da allora nessuna attività addestrativa a bassa quota è autorizzata (...) tranne autorizzazioni *ad hoc* ». Il tono di questo messaggio 1141/98, che mi sembra non sia stato adeguatamente valutato, è un po' una *excusatio non petita*, cioè un messaggio inviato successivamente per affermare che quanto detto in precedenza aveva valore precettivo.

Concludo con questa valutazione: confusione, contraddittorietà, passività, rispetto ad una situazione illegittima, pericolosa e conosciuta, ordini incerti e contraddittori; la situazione dei voli a bassa quota sostanzialmente veniva tollerata. Mi sembra, quindi, che il comportamento delle più alte cariche delle autorità militari italiane sia esso stesso concausa oggettiva dell'evento, allo stesso modo del comportamento delle autorità militari USA, che nelle conclusioni è adeguatamente valutato.

Vi è, infine, il problema della responsabilità politica italiana: la situazione era conosciuta (le denunce e le interrogazioni) e non vi è stata nessuna rinegoziazione circa l'adeguatezza delle normative internazionali ed interne concernenti l'operatività e la sicurezza dei voli condotti da militari statunitensi. La commissione Tricarico-Prueher è stata avviata solo dopo il tragico fatto del Cermis. C'è qui una differenza con altri paesi europei perché, come si sottolinea nella relazione e come è stato evidenziato nelle audizioni svolte, tutti i paesi europei hanno per tempo provveduto nel senso della rinegoziazione ed integrazione degli accordi. L'accordo politico tra Ministero della difesa e comando NATO in Europa del 1995, che si suddivideva in tre sottoaccordi per le tre armi, non fu sottoscritto soltanto dall'aeronautica, pur essendo quello l'unico accordo che avrebbe potuto dare effettivi poteri di intervento sul controllo dei voli al comandante militare italiano di Aviano.

Per questo la dichiarazione, che pure viene citata, mi sembra della provincia di Trento, che si trattava di evento « prevedibile e prevenibile », mi sembra da condividere e che, quindi, vadano adeguatamente sottolineate le responsabilità rispetto a quell'avvenimento della catena di comando militare italiana, nonché le responsabilità politiche da me già richiamate sui punti indicati.

Per quanto riguarda gli interventi successivi, ho un dubbio sulla interpretazione dei fatti. Lineari e chiari appaiono, cioè, i procedimenti di autorizzazione per le attività addestrative ed operative, sia sulla catena nazionale che su quella NATO, ma per quanto si possano fare norme precise e rigorose non ci si può difendere da comportamenti eccezionalmente anomali, cioè da trasgressioni consapevoli delle regole. Ciò è giusto, ma io credo che vada approfondita la questione della « eccezionalità ». Quando un evento si ripete più volte, « eccezionalmente » grave è la qualità della violazione ma non è « eccezionale » l'evento, in quanto questo si ripete più volte. Una procedura che non riesce a reprimere tali comportamenti, evidentemente è fallata, almeno nella capacità di controllo.

Il rapporto Tricarico-Prueher si conclude con un negoziato bilaterale, successivo all'evento. Si dimostra qui la inadeguatezza della normativa persistente. Si stabilisce che solo le unità aeree del 31° stormo possono fare esercitazioni a bassa quota, nonché una serie di altre indicazioni di maggiore rigore, ma queste indicazioni non sono state ancora tradotte in accordi veri e propri, cioè nella rinegoziazione dei « Memorandum » e degli accordi tecnici conseguenti.

La sicurezza degli spazi aerei e del territorio del nostro paese mi sembra questione ancora aperta, come aperto è il problema del coordinamento tra voli civili e militari. Ricordo nuovamente che recentemente sono state segnalate da piloti civili interferenze di voli militari su voli civili, che hanno messo in pericolo la sicurezza. Non credo, quindi, che il pro-

blema possa essere considerato risolto, almeno per quanto riguarda la catena di controllo.

Su questi punti, su cui mi sono soffermato in particolare, senza voler con questo porre in secondo piano tutte le altre parti della relazione, sulle quali il mio accordo è pieno e convinto, mi riservo di proporre, anche in un rapporto diretto con il relatore, se vi sarà, come credo, disponibilità in questo senso, alcune integrazioni o correzioni, in particolare rispetto alle conclusioni contenute nella bozza di relazione conclusiva in esame.

**PRESIDENTE.** Ringrazio i colleghi e rinvio il seguito della discussione ad altra seduta.

**La seduta termina alle 16.**

*IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO RESOCONTI  
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE*

**DOTT. VINCENZO ARISTA**

*Licenziato per la stampa  
il 21 febbraio 2001.*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO