

attività aeronautiche del proprio territorio, teso a qualificare i rapporti tra la grande industria e la piccola e media impresa, in modo da realizzare economie di scala ed una maggiore capacità tecnologica nell'indotto locale. Tale proposta sarà inserita in un piano regionale di sviluppo, un patto territoriale, che sarà sottoposto al Ministero del bilancio e da questo all'Unione europea, volto anche a recuperare i residui connessi ai precedenti piani di sviluppo regionale cofinanziati dall'Unione europea. È evidente che la firma, con la regione Campania, di una manifestazione di futuro interesse a tale proposta non costituisce elemento di impegno da parte di Alenia-aerospazio. Peraltro, sempre in linea con il piano industriale dell'Alenia, secondo quanto stabilito dagli accordi sindacali, sono in corso contatti con le altre istituzioni locali, che sembra abbiano allo studio analoghe iniziative.

Il percorso della proposta della regione Campania è assai lungo e arduo e comunque la regione si è meritoriamente preoccupata di mantenere vivo il proprio patrimonio culturale e industriale nel settore aeronautico. La decisione dell'Alenia di aderire rappresenta, quindi, anche un'attestazione di apprezzamento per tale impegno.

Con riferimento allo stabilimento di Caselle, il piano di ristrutturazione dell'Alenia, che prevedeva la conclusione dello stato di crisi per l'8 febbraio 1998, ha già portato al completo riassorbimento delle unità ancora in cassa integrazione guadagni straordinaria, secondo quanto previsto dagli accordi sindacali. Nel corso del 1997 sono stati approntati progetti di costruzione di un nuovo fabbricato per la produzione di un velivolo da difesa europeo (EFA), relativamente al quale il 30 gennaio 1998 è stato siglato il contratto di industrializzazione tra tutti i partner europei del consorzio Eurofighter. Tali progetti sono in fase di autorizzazione presso gli enti locali competenti per avviare i lavori di costruzione del nuovo fabbricato.

A partire dal settembre 1997, è stato quindi avviato un massiccio piano di

riconversione e riqualificazione del personale delle prime lavorazioni dello stabilimento di Torino corso Marche, che ha riguardato montatori strutturali, impiantistici, elettrici, aeronautici da inserire nello stabilimento di Torino Caselle. Di conseguenza, negli ultimi sei mesi è già iniziato il trasferimento di risorse riqualificate verso gli stabilimenti di Torino Caselle, che al momento ha interessato circa 150 operai ed impiegati e che nei prossimi mesi e per tutto l'anno in corso verrà incrementato di ulteriori unità di impiegati ed operai. Inoltre, a partire dall'ottobre 1997, sono stati assunti 15 ingegneri da inserire nelle unità di progettazione di Torino Caselle. Nel 1998 inizierà l'industrializzazione del caccia europeo EFA, che impegnerà gli stabilimenti di Torino Caselle per i prossimi dieci anni: verranno inoltre avviate, così come peraltro previsto dagli ultimi accordi sindacali, le attività riguardanti il velivolo C-27Y, nuova versione del G-222, in collaborazione con la Lockheed. L'immissione della realtà industriale dell'Alenia in Piemonte viene quindi pienamente confermata, anche attraverso la previsione dell'allocatione in tali siti produttivi della linea finale dei velivoli militari.

PRESIDENTE. L'onorevole Borghezio ha facoltà di replicare per la sua interrogazione n. 3-01490.

MARIO BORGHEZIO. Signor Presidente, come si evince chiaramente dalla risposta del sottosegretario, nella migliore tradizione dei Governi italiani, per quanto riguarda il sud ci sono già cose concrete, trasferimenti, intese con la regione Campania di cui si loda la grande tradizione industriale nel settore aeronautico, e per il povero nord, in particolare per la cenerentola piemontese, che forse qualche tradizione nel settore aeronautico ce l'ha davvero, ci sono soltanto promesse in termini generici. Dichiaro quindi immediatamente di essere assolutamente insoddisfatto della risposta del Governo.

Nei dati forniti, di cui ringrazio personalmente il sottosegretario perché sono

sicuramente utili per fare il punto della situazione, non vi sono però elementi precisi in ordine a punti su cui da tempo chiediamo notizie: l'entità degli investimenti previsti per queste ipotesi, visto che tutto riguarda evidentemente iniziative ancora da concretizzare, anche con riferimento agli investimenti a Caselle. Vorremmo quindi conoscere più precisamente l'entità degli investimenti e i tempi di attuazione.

Quelle che ci ha fornito il sottosegretario sono notizie che già conosceamo circa la riqualificazione soltanto di una parte del personale, mentre quello che gli uffici hanno sottaciuto al sottosegretario è che il polo aeronautico di Alenia-Spazio a Torino è smantellato. E quello che si sta costruendo a Caselle, prevalentemente sul piano militare, non può rappresentare una risposta adeguata alla domanda che viene dal Piemonte e dall'industria produttiva del nord, che ha un bisogno enorme ed immediato di investimenti seri e concreti nel settore spaziale ed aeronautico. Questi investimenti sono formidabilmente importanti per le plusvalenze che si possono originare dal trasferimento di alta tecnologia, necessaria come il sangue per il comparto delle piccole e medie imprese ma anche propulsiva per la stessa grande industria del nord.

La domanda che si pone è dunque la seguente: come mai, in questi mesi, nel nord della Germania, a Brema, il Governo tedesco investe 200 milioni di euro nel settore aeronautico e spaziale? Come mai questi impegni dei nostri partner europei sono così consistenti, mentre in questo paese, dove si sono sperperate decine di migliaia di miliardi per creare — come abbiamo ascoltato poco fa — le cattedrali nel deserto a Gioia Tauro, si lesinano con il contagocce i finanziamenti che il nord (in particolare il Piemonte e l'area torinese) chiede per il comparto aeronautico e spaziale? Noi vogliamo dal Governo risposte precise, perché il polo aeronautico spaziale di Torino non può essere sostituito da questi modesti progetti su Caselle. Chiediamo al Governo di venire ad esporci un piano concreto di investi-

menti, che apra prospettive in questo settore nell'area piemontese, dove denunciavamo un'incredibile carenza di investimenti rispetto al livello delle nostre potenzialità, che sono enormi, a patto che la nostra industria possa rimanere agganciata al *trend* di sviluppo europeo e internazionale, cui facevo cenno per quanto riguarda gli investimenti nella Repubblica federale tedesca.

Noi diciamo che è molto grave questa discrasia. Abbiamo letto su *Finmeccanica Notizie* lo scorso anno la notizia, che abbiamo immediatamente riportato nella nostra interrogazione, della creazione di un polo aeronautico mediterraneo. C'è da domandarsi come mai contemporaneamente il Governo non attivi investimenti adeguati non per creare, perché c'era già, ma per potenziare e adeguare al livello della sfida europea, il polo aeronautico padano, il polo aeronautico del nord, che ha già basi solide e un aggancio con la grande industria. Come tutti sanno, sono in corso investimenti importanti da parte della FIAT-Spazio in questo settore, con relativi finanziamenti, ma anche da parte dell'industria privata sovvenzionata, come è la FIAT, la direzione di questi investimenti va verso il sud, va a Colleferro. Si stanno tradendo l'industria aeronautica spaziale e le aspettative di moltissimi tecnici e di moltissime piccole e medie imprese che, ripeto, aspirano come all'ossigeno agli investimenti pubblici in questo importante settore.

(Incidente di Cavalese)

PRESIDENTE. Passiamo alle interpellanze Boato n. 2-00888, Tassone n. 2-00889 e Nardini n. 2-00890, e alle interrogazioni Mussi n. 3-01917, Stefani n. 3-01918, Gnaga n. 3-01920, Bova n. 3-01921, Stefani n. 3-01922, Angelici n. 3-01927, Nardini n. 3-02107, Olivieri n. 3-02146 e Selva n. 3-02153 (*vedi l'allegato A — Interpellanze ed interrogazioni sezione 3*).

Queste interpellanze e queste interrogazioni, che vertono sullo stesso argomento, saranno svolte congiuntamente.

L'onorevole Boato ha facoltà di illustrare la sua interpellanza n. 2-00888.

MARCO BOATO. Signor Presidente, signor rappresentante del Governo, sottosegretario Rivera, e colleghi deputati, sono passati neppure due mesi dalla strage del Cermis, che risale al 3 febbraio scorso. La mia interpellanza, dal punto di vista parlamentare, risulta datata 9 febbraio, ma, come gli uffici sanno, è stata presentata la sera stessa del 3 febbraio, quindi nell'immediatezza della tragedia, della strage che si è verificata, provocata dal velivolo dei *marine* americani *EA-6B Prowler*. È evidente quindi che l'interpellanza in sé solleva interrogativi di carattere generale che poi hanno potuto essere meglio puntualizzati nei dibattiti successivi e nei successivi interventi, anche quello che venne svolto, con grande scrupolo e rigore, dall'autorità giudiziaria italiana, dalla procura della Repubblica e dal GIP di Trento, su questa vicenda.

Siamo in presenza di un fatto di enorme gravità e già nella seduta congiunta delle Commissioni difesa della Camera e del Senato, che si è tenuta il 5 febbraio 1998 — ed alla quale ha partecipato, oltre a colleghi di tutta Italia, la quasi totalità dei deputati e dei senatori del Trentino-Alto Adige —, è emerso che purtroppo si è trattato di una sorta di strage annunciata. Già nel corso di quella breve, intensa e drammatica seduta — che si svolgeva alla presenza del ministro Andreatta, che forse avrebbe fatto bene ad essere anche oggi in quest'aula, nulla togliendo ovviamente alla rappresentatività dell'amico e collega Rivera — si verificò che quasi tutti, forse tutti (il collega Tassone che è qui e che era allora presente se lo ricorderà) i parlamentari del Trentino-Alto Adige erano stati testimoni di episodi drammatici di voli a bassa quota.

Io stesso ricordai di averne visti alcuni, ma poiché in questi casi si trattava di voli effettuati durante la tragica guerra nella ex Jugoslavia, avevo in qualche modo giustificato o capito quel tipo di esercitazioni spericolate rispetto al fatto che chi

interveniva, doverosamente e militarmente, in Bosnia e nella ex Jugoslavia metteva a rischio la propria vita e quindi, evidentemente, doveva andarci dopo una adeguata esercitazione.

Ma la strage del Cermis si è verificata due mesi fa; la guerra in Bosnia non c'è più; vi sono ancora dei sorvoli ma fortunatamente non più con quei rischi che vi erano allorquando la guerra era in corso. Eppure, lo ripeto, la quasi totalità dei parlamentari delle province di Trento e Bolzano hanno ricordato una serie di episodi. In particolare, ricordo un collega che ha visto passare un velivolo militare (penso si trattasse di un caccia) sotto il ponte di Altino. Io stesso ho visto sfrecciare aerei a volo radente nel gruppo del Sella perché mi trovavo lì; e vi sono dei colleghi che hanno portato altre testimonianze. In particolare il collega Olivieri aveva presentato un'interrogazione su un episodio verificatosi in un paese sul lago di Garda, in provincia di Trento (Nago-Torbole). Un altro episodio si era verificato, sempre in provincia di Trento, in Vallarsa, dove addirittura sono stati colpiti dei fili della luce (fortunatamente ciò non ha provocato delle vittime).

Quel giorno, il 5 febbraio, presso la Commissione difesa, tali erano la rabbia, l'emozione e lo sdegno che era sembrato assolutamente automatico, quanto meno come immediata misura, chiamiamola di emergenza — ahimè di emergenza rispetto ad una strage che in qualche modo si era prefigurata come una strage annunciata! —, la totale cessazione di questo tipo di voli.

Immagino che il sottosegretario a nome del Ministero della difesa, del Governo, ci darà delle indicazioni su quelli che sono i provvedimenti che il Governo, e in particolare il Ministero della difesa e l'aeronautica, avranno assunto. Tuttavia questo dibattito era già stato fissato e programmato.

Martedì scorso, 24 marzo, si sono verificati in Trentino altri due episodi, sia pure non di analoga gravità (ma non dobbiamo aspettare un'altra strage per denunciarli!), di voli non a bassissima

quota, ma tuttavia ad una quota bassa al punto da allarmare le popolazioni. Testimoni dei casi che ho prima ricordato sono stati dei parlamentari; martedì scorso ad esserlo sono stati degli esponenti politici locali. Alle 10,35 del mattino nella zona di Vezzano l'ex consigliere regionale e attuale consigliere comunale dei verdi a Trento, Roberto Franceschino, ha avvistato due velivoli militari che volavano a bassa quota e radente alle montagne.

Nel pomeriggio dello stesso giorno alle ore 15,15 sopra l'abitato di Folgaria l'ex consigliere regionale Alberto Rella, pur non essendo un tecnico, ha riferito di aver sentito passare sopra la propria casa a bassa quota un altro aereo militare. L'allarme è stato dato immediatamente e nella serata (non so se il sottosegretario ci dirà qualcosa in proposito) ci sarebbe stato un comunicato dell'aeronautica italiana secondo il quale si trattava di tre velivoli italiani AMX di stanza a Villafranca, l'aeroporto militare di Verona, da cui provenivano e dove sono rientrati.

Secondo tale comunicato le disposizioni che sarebbero state rispettate prevedevano il volo ad un'altezza di 2 mila piedi, grosso modo poco più di 600 metri. Non dico che essere degli esponenti politici dia maggiore credibilità, si tratta tuttavia di due esponenti, uno dei verdi e uno dei democratici della sinistra, che immediatamente hanno denunciato questo episodio; in entrambi i casi, la testimonianza, sia pure senza poter contare su strumenti altimetrici a disposizione, dà una versione radicalmente diversa rispetto alla quota tenuta dai tre velivoli (due la mattina ed uno nel pomeriggio).

Perché dico questo? Perché reputo gravissimo che, dopo l'emozione, lo sdegno, la rabbia e il lutto per la tragedia che ha colpito venti cittadini europei — infatti, si è trattato di una strage europea, che ha interessato cittadini di diverse nazioni europee, turisti, alcuni italiani, ma la maggior parte stranieri, che si trovavano a Cavalese —, dopo questa grandissima emozione che ha avuto una dimensione europea ed ha avuto grandi ripercussioni negli Stati Uniti d'America, che è il paese

di origine dei quattro piloti che si trovavano a bordo del velivolo *EA-6B Prowler*, si rischi di ricominciare da capo, questa volta con velivoli italiani.

Io non sono abituato a fare allarmismi inutili, però a tale riguardo è stato lanciato un allarme. Ritengo pertanto che il Governo non possa limitarsi ad ipotizzare che nella zona di Cavalese non abbiano più luogo voli a bassa quota, perché la zona di Cavalese, insieme con Tesero e con la Val di Fiemme, ha subito tragedie inenarrabili negli ultimi venti anni. La prima strage si verificò alla funivia del Cermis, poi vi fu la strage dei bacini di Stava, infine quest'ultima provocata dal velivolo americano alla funivia del Cermis.

L'impatto è stato tale da indurre a sostenere che nella zona non passeranno più aerei a bassa quota. Ebbene, questo tipo di ipotesi è umanamente comprensibile, ma non è razionale, perché quanto è avvenuto, questa volta sul Cermis, a Cavalese, potrebbe verificarsi in un'altra zona; infatti, ho citato poco fa due altre zone e una settimana fa si sono verificati episodi, anche se meno gravi, ma guai a noi se dovessimo auspicare il verificarsi di un'altra strage.

Il Governo italiano, per il quale è venuto qualche settimana fa in quest'aula il ministro Flick a rispondere ad alcune nostre interpellanze, ha rivendicato la giurisdizione nel perseguimento penale dei responsabili della strage. Tuttavia, gli Stati Uniti d'America — diciamo con un linguaggio semplice e non tecnico — hanno risposto picche. Gli Stati Uniti d'America, facendo valere l'articolo 7 della convenzione di Londra del 1951, hanno rivendicato a se stessi la giurisdizione. Su questo punto specifico è stata presentata una interrogazione molto articolata e tecnicamente molto corretta dal collega Olivieri, che interverrà a sua volta. Il contenuto di tale atto è totalmente condivisibile. In base a quel tipo di ricognizione di carattere tecnico-giuridica mi pare vi siano, come del resto noi stessi avevamo sostenuto in riferimento al Ministero della giustizia, tutti i presupposti perché l'Italia torni a rivendicare la giurisdizione in

materia. Gli Stati Uniti d'America sono un paese amico ed alleato e non un nemico in questa vicenda, tuttavia i loro aerei, che stazionano nelle basi italiane, che in questo caso specifico, ma anche in altri in cui non vi sono state delle stragi, non hanno neppure rispettato le direttive che erano state loro impartite.

Vorremmo che il Governo chiarisse se esista o meno la direttiva della primavera — non so se di aprile o di maggio — del 1997 che vieta i voli a bassa quota in Trentino Alto Adige. Pochi giorni fa il generale Pilotto, comandante del centro aereo di Poggio Renatico in provincia di Ferrara, assunto come testimone dalla magistratura di Trento, avrebbe confermato — il condizionale è d'obbligo perché gli atti sono ancora coperti dal segreto che riguarda le indagini — l'esistenza di questa direttiva. Se ciò fosse vero, si sarebbe trattato non soltanto di una strage criminale, ma anche di una operazione effettuata in violazione di una direttiva del 1997.

Vorremmo inoltre avere dal Governo anche una chiarificazione riguardo al *memorandum* del 30 novembre 1993, che regola l'attività aerea nella base di Aviano, in relazione all'intervento sulla ex Jugoslavia. Come io stesso ho visto come testimone diretto, le esercitazioni per gli interventi nella ex Jugoslavia ovviamente venivano effettuate sul territorio italiano.

Se questo *memorandum* esiste e con le caratteristiche immaginate, potrebbero emergere (l'ipotesi è doverosa quando si parla di responsabilità penali ed amministrative) responsabilità da parte di ufficiali italiani, essendovi obblighi di controllo da parte del comando italiano di Aviano previsti dal *memorandum* del 1993, che non sarebbero stati rispettati.

Si parla anche di documenti coperti dalla classifica di riservatezza, ma io credo che in questa vicenda non possano essere opposte classifiche di questo genere. Se è così, il Governo italiano deve immediatamente, se non l'ha già fatto, attivarsi affinché tali documenti vengano declassificati e quindi consegnati all'autorità giudiziaria competente, cioè a quella

italiana e a quella statunitense, anche se, come ho affermato in premessa, contesto la giurisdizione di quest'ultima.

È stata istituita dai *marines* anche una commissione di inchiesta presieduta dal generale Michael De Long dalle cui conclusioni emergerebbe che 15 dei 18 piloti di stanza ad Aviano — interrogati dagli americani stessi — non erano a conoscenza del divieto di volare al di sotto della quota di duemila piedi, circa 600 metri. La quota minima concordata, in dispregio delle direttive che avrebbero dovuto essere rispettate, era pari a mille piedi, cioè poco più di trecento metri e l'impatto del 3 febbraio che ha provocato la strage è avvenuto a 370 piedi. Risulterebbe anche (uso sempre il condizionale perché sono contrario a fare processi sommari, ma ricordo che siamo in sede di sindacato ispettivo politico) che il nastro della videocamera posta nella parte anteriore del *Prowler* era privo di immagini. Che quel nastro funzioni l'abbiamo purtroppo constatato tutti in televisione quando abbiamo visto il filmato di un altro volo americano in cui un identico veivolo sfrecciava radente le montagne del Trentino-Alto Adige e i piloti scommettevano pinte di birra su chi riusciva ad effettuare esercitazioni più spericolate e pericolose per se stessi e gli altri.

Dalla consulenza tecnica che l'autorità giudiziaria italiana ha richiesto al maggiore Trentin e al maresciallo Vadrucci — e che è stata già depositata — risulta che il radar altimetrico del *Prowler* il giorno 3 febbraio era perfettamente funzionante. Risulta dunque totalmente destituita di fondamento la scusa che non avrebbe funzionato il radar.

È una situazione grave dal punto di vista dei fatti e anche rispetto a ciò che potrebbe ancora avvenire (ho già citato gli episodi di martedì scorso), ma è grave anche rispetto al conflitto di tipo giurisdizionale, tanto più che abbiamo letto che le imputazioni sollevate dall'autorità americana sarebbero di omicidio colposo, negligenza professionale, danneggiamento a proprietà militare e private, mentre ben diversa è la più grave delle imputazioni

sollevate dall'autorità giudiziaria italiana — non prevista dall'ordinamento statunitense — quella cioè dell'articolo 432 del codice penale, attentato alla sicurezza dei trasporti aggravato dal disastro che ne è derivato.

È doveroso fare piena luce su ciò che è accaduto. Se necessario, l'Italia dovrebbe regolare nelle sedi opportune il contenzioso sulla giurisdizione e fermare per sempre attività di questo tipo perché quanto è avvenuto la settimana scorsa è un piccolo ma grave campanello d'allarme che, passata l'emozione non solo a Cavalese ma in tutt'Italia e in tutt'Europa a seguito di questa vicenda criminale, ci sono i presupposti per eventuali analoghi tragici episodi futuri che dobbiamo scongiurare in ogni modo.

PRESIDENTE. L'onorevole Tassone ha facoltà di illustrare la sua interpellanza n. 2-00889.

MARIO TASSONE. Signor Presidente, il tema richiamato da alcuni strumenti di sindacato ispettivo rischia di cadere nell'oblio, come osservava prima il collega Boato.

Signor Presidente, in sede di Commissioni riunite esteri e difesa dei due rami del Parlamento avevamo detto alcune cose ed il Governo aveva assunto taluni impegni nei confronti del Parlamento. Come diceva poc'anzi l'onorevole Boato, la vicenda Cermis rischia di finire nel dimenticatoio e nell'oblio. In questi giorni abbiamo ottenuto semplicemente le notizie relative al modo in cui si sta muovendo l'autorità americana nei confronti dei quattro piloti; tutto è poi rinviato, dopo la decisione del gran giurì al comandante dei *marine* Peter Pace che dovrebbe decidere se rinviare o meno i quattro piloti davanti alla corte marziale.

Il problema riguarda i quattro piloti, la loro irresponsabilità, il mancato rispetto delle regole e delle direttive e le responsabilità dell'autorità americana. Sono al corrente dell'esistenza di coinvolgimenti dei comandi americani di quella base, ma ritengo che il problema sia molto più

complesso ed articolato. Le notizie che riportava poc'anzi l'onorevole Boato le conosciamo tutti. Alcuni amici di quelle zone ci dicono che vi sono continuamente questi tipi di esercitazioni; non so se questi voli si effettuano in maniera pericolosa, com'è avvenuto nel passato, ma non vi è dubbio che si registra una certa continuità di esercitazioni al di fuori dalle regole della sicurezza!

Quella di Cavalese venne definita una tragica scommessa, un tragico gioco. Noi possiamo discutere sul fatto che sia più o meno giusto, rispetto alla convenzione del 1951, che la giurisdizione sia americana e non italiana; vi è però un problema di più ampie dimensioni: quello della responsabilità delle autorità italiane, signor sottosegretario. Mi auguro che lei risponda ai nostri quesiti in maniera adeguata perché non è possibile chiudere questa vicenda con la giusta valutazione che si fa sull'applicazione o meno della convenzione di Londra del 1951. Illustri e carissimi colleghi, dobbiamo discutere anche delle responsabilità delle autorità italiane. Dobbiamo far questo perché noi non siamo qui a commentare ed a vedere ciò che farà l'autorità americana, se i quattro piloti verranno condannati o meno a qualche anno di carcere oppure radiati dal corpo dei *marine*. Quelle pericolose esercitazioni erano state denunciate da tempo da parte di alcuni parlamentari; non solo dal presidente della regione Trentino, ma anche da numerosi cittadini. Tuttavia, di questo non si parla più; tant'è vero che ho avuto l'ardire di chiedere anche al ministro della difesa — non l'ho fatto in termini polemici — se non riteneva opportuno dimettersi. Ho avanzato tale richiesta perché, chi ha rispetto della vita umana, deve avere almeno una volta nella sua vita sensibilità, umiltà ed uno slancio di solidarietà e di umanità.

Che facciamo una polemica con gli americani? Io la faccio pure, per carità. Intendo farla nei confronti della loro sufficienza, supponenza ed arroganza; mi riferisco all'arroganza registratasi nel momento in cui lo *speaker* della base affer-

mava che era tutto regolare (ve lo ricorderete: lo disse un tenente colonnello).

Non credo che questo possa esimerci dall'assumere delle responsabilità. Perché è stato risposto dal ministro Andreatta che le esercitazioni si dovevano fare perché ci si doveva preparare, quando invece qualcuno affermava chiaramente che c'erano delle violazioni aperte rispetto ad alcune regole? È possibile che in questo paese nessuno abbia responsabilità? Non c'è una responsabilità politica, non c'è *culpa in vigilando*, non c'è una responsabilità oggettiva, morale, non c'è una responsabilità che riguarda i comportamenti circa un controllo e una gestione seri. È possibile che non ci siano responsabilità? In un sistema democratico chi risponde se non il dato della politica? Mancando questo, signor Presidente, signor sottosegretario, non siamo in un sistema democratico, si affievolisce sempre di più l'area della democrazia, si comprime sempre di più l'area delle libertà, delle sicurezze e delle garanzie costituzionali. Questo Parlamento sta lavorando per rivedere la Costituzione, ma qui mancano le regole fondamentali delle garanzie dei principi costituzionali.

Mi auguro che nella risposta il sottosegretario dirà se le autorità di Governo italiane siano esenti da qualsiasi colpa e da qualsiasi responsabilità. Questo vogliamo sapere, altrimenti si può sempre dire che c'è stata la tragedia di Cavalese e che attendiamo, mandando anche inviati speciali per sapere che fine faranno i quattro piloti. Questo è importante saperlo, non c'è dubbio, ma vogliamo capire le ragioni. L'onorevole Boato, parlamentare autorevole della maggioranza, ha denunciato che questi voli si fanno ancora, sono voli radenti. Il Governo ha preso qualche decisione per rinegoziare il rapporto con gli americani sull'addestramento, sui voli, sulle regole, sui territori da sorvolare o meno? Che tipo di iniziative sono state assunte in questo periodo? Ritengo sia necessario saperlo, anche per avere un confronto forte, ed anche per evitare di rendere inutile e semplicemente di circostanza questa nostra discussione.

Signor Presidente, non voglio ricordare le vicende, i fatti, gli avvenimenti, perché credo che siano a tutti noti, voglio dire semplicemente che c'è un'esigenza di chiarezza, di rapporti del nostro paese con gli alleati, di rapporti seri che diano dignità, decoro. Soprattutto occorre che in questo momento si dia anche una risposta per le venti vittime, per quello che potrà accadere nel futuro, una risposta che non è stata data quando i rischi venivano denunciati con molta chiarezza.

Il Governo ritiene di non dover rispondere? Lo vedremo di qui a qualche minuto. Il Governo ritiene che tutto sia tranquillo? Lo vedremo. Ci sarà poi un gruppo, rifondazione comunista, il cui rappresentante interverrà dopo di me, che farà riferimento al rapporto difficile con la NATO e gli americani. Però, onorevole Michelangeli, il problema non è quello del rapporto difficile con la NATO e gli americani, ma è quello del rapporto difficile del Governo, della sua capacità di governare le vicende, di far rispettare quella che è comunque la sicurezza dei cittadini e la sovranità territoriale.

Ascolteremo le risposte del Governo, svolgeremo la nostra replica e se non saremo soddisfatti presenteremo un documento, per esempio una mozione, anche se poi questa si respingerà a maggioranza.

C'è però un dato morale, signor sottosegretario, che riguarda la coscienza e che certamente non può essere rimosso da alcuna maggioranza, che si comporti arrogantemente, come questa, o meno.

PRESIDENTE. L'onorevole Michelangeli ha facoltà di illustrare l'interpellanza Nardini n. 2-00890, di cui è cofirmatario.

MARIO MICHELANGELI. Signor Presidente, signor sottosegretario, onorevoli colleghi, la formalizzazione della mancata rinuncia alla sua giurisdizione da parte del Governo statunitense a nostro avviso pone con assoluta evidenza ed indipendentemente da come agirà la giustizia americana l'urgenza di rivedere alla radice il trattato di Londra del 1951 sullo *status* dei militari stranieri nei paesi alleati.

Abbiamo visto come il procuratore di Trento Granero ed il suo sostituto Bruno Giardina abbiano incontrato fin da subito una collaborazione parziale da parte degli americani e dello stesso Ministero della difesa. Siamo infatti venuti a conoscenza di stralci di alcuni protocolli segreti in merito alla gestione della base di Aviano solo informalmente, in quanto quei protocolli sono del tutto sconosciuti al Parlamento ed inaccessibili anche ai magistrati.

La strage di Cavalese ha palesato, di fatto, lo stato di sovranità limitata in cui l'Italia è stata costretta in tutti questi anni in cui le basi statunitensi e NATO sono proliferate come funghi su tutta la penisola, con accordi tutti rigorosamente segreti ed anche in deroga agli articoli 80 ed 87 della Costituzione repubblicana.

Forse non è retorica ricordare che da quegli stessi banchi del Governo 49 anni fa il Presidente del Consiglio di allora, De Gasperi, assicurò che non ci sarebbe stata la presenza di basi militari straniere sul nostro territorio perché, dichiarò testualmente lo stesso De Gasperi, « non è da Stati liberi e sovrani concederne ». Sappiamo tutti come è andata la storia; sappiamo come di pericolosissimi incidenti quale quello, ad esempio, della portamissili nucleari americana nel golfo di Taranto nel 1976 il popolo italiano abbia saputo solo attraverso gli atti del Congresso americano. Per un incredibile riflesso servile, Governo e forze politiche italiane ogni volta che si parlava — e si parla — di basi americane e NATO hanno preferito alzare uno scudo ideologico che tutto ha coperto, dai voli radenti nel nord d'Italia, ai terroristi neri che si addestravano a far saltare i binari nella base di camp Derby in Toscana, alle fughe radioattive dai sommergibili atomici nell'isola della Maddalena in Sardegna.

È questa impostazione che ha consentito ai piloti americani di scommettere, come ha dimostrato un filmato della CBS, trasmesso negli USA, una pinta di birra per i loro spericolati sorvoli sopra le case e le teste della gente. Nella nostra interpellanza e nella successiva interrogazione

Olivieri chiediamo al Governo se quanto meno abbia acquisito questo filmato della CBS ed anche in nomi dei piloti che si divertivano a fare queste scommesse, anche per una verifica.

La strage della cabinovia poteva forse essere evitata se non si fosse alimentata a dismisura la consapevolezza nei militari americani di stanza nel nostro paese che in Italia loro sono intoccabili e possono fare quello che vogliono, anche a rischio e pericolo della vita di cittadini inermi.

C'è un punto che non può più essere eluso e vogliamo mettere con forza l'accento su questo aspetto, vale a dire l'incostituzionalità delle base militari straniere e la necessità di rinegoziarne la presenza, ripristinando i diritti costituzionali di controllo del Parlamento.

Abbiamo presentato alla Camera ed al Senato una proposta di legge che non ha niente di estremista, a meno che non si consideri estremista anche una persona come l'ex ministro Motzo, che proprio in quest'aula definì anticostituzionali tutti gli accordi fatti in forma semplificata, ovvero senza il voto del Parlamento, che hanno consentito il proliferare delle basi militari in Italia. Ci rivolgiamo al Governo affinché abbandoni, sulla NATO, i toni ideologici, di difesa a spada tratta di questo vecchio arnese della guerra fredda, che è forse alla disperata ricerca di un nuovo nemico, probabilmente i poveri del sud del mondo, e collabori invece costruttivamente a far sì che il Parlamento eserciti i suoi diritti costituzionali.

Nel merito dell'inchiesta sulla strage di Cavalese, a nostro avviso, vanno esperiti tutti i tentativi, anche giuridici, per far sì che i quattro piloti americani siano processati in Italia. Vi sono insigni giuristi e lo stesso sostituto procuratore di Trento Giardina che sostengono che sia ammissibile e corretta la giurisdizione esclusiva dell'Italia in base all'articolo 7, paragrafo 2, lettera b) del trattato di Londra su cui, probabilmente, tornerà anche il collega Olivieri, il quale, come ricordavo, ha presentato in merito una interrogazione molto dettagliata.

Chiediamo anche che il Governo ci dia una risposta in merito ad un'altra questione. Al paragrafo 9 del trattato di Londra si afferma: « Il comandante italiano è responsabile dei servizi del traffico aereo e dell'emanazione di norme relative alla sicurezza del volo, sentito il pari grado statunitense per quanto attiene ai suoi mezzi. Qualora necessario, il comandante italiano concorderà con il comandante USA l'opportuno supporto da fornire da parte delle forze armate statunitensi. Le attività addestrativo-operative delle unità assegnate alle installazioni devono essere preventivamente notificate alle autorità nazionali competenti ».

MARCO BOATO. Questo è il paragrafo 9 del memorandum di intesa.

MARIO MICHELANGELI. Sì, è vero, anche se facciamo riferimento sempre al trattato di Londra. Probabilmente vi dovrebbe essere una comunicazione ai nostri comandi dei piani di volo; chiediamo pertanto al Governo se vi sia una responsabilità dell'Italia in questo senso. Visto che in nessun modo si può attribuire ad un incidente una strage avvenuta in disprezzo delle più elementari norme di sicurezza del volo, non si può pretendere da parte delle autorità americane che il processo non si tenga in Italia; altrimenti, in base all'articolo 9 del trattato di Londra, occorrerà denunciare il trattato stesso al Governo degli Stati Uniti, aprendo finalmente il terreno della sua rinegoziazione.

Vogliamo inoltre risposte chiare su alcuni episodi denunciati di recente e ripresi anche dai quotidiani locali, secondo i quali alcuni aerei avrebbero di nuovo, la scorsa settimana, sorvolato a bassa quota quelle zone.

Vogliamo infine — questa è la branca italiana dell'inchiesta — accertare le responsabilità italiane, sia del livello militare sia di quello politico: chi ha autorizzato quei voli sulla testa della gente? È vero che era consuetudine dare carta bianca ai *jet* americani, consentendo loro di fare qualsiasi cosa? Ci aspettiamo dal

ministro risposte ed impegni non elusivi in tal senso.

PRESIDENTE. Il Sottosegretario di Stato per la difesa ha facoltà di rispondere.

GIOVANNI RIVERA, *Sottosegretario di Stato per la difesa*. L'esigenza primaria di accertare la verità dei fatti circa il sinistro verificatosi a Cavalese è stata immediatamente avvertita dal Governo italiano, che ha avviato contatti con l'ambasciata americana e le autorità statunitensi, le quali hanno garantito la più ampia collaborazione. Lo stesso Presidente Clinton, in una pubblica dichiarazione, ha affermato che sarà fatta giustizia in tempi brevi. Per la disponibilità dimostrata dalle autorità americane e per la valenza politica da attribuire alla dichiarazione del Presidente non si è reputato opportuno inoltrare formali note di protesta al Governo americano.

Sul tragico incidente sono state condotte indagini da due commissioni tecniche di inchiesta, nominate rispettivamente dal comando militare statunitense e dallo stato maggiore dell'aeronautica (comando prima regione aerea). Ambedue hanno già concluso i propri lavori. Secondo la ricostruzione fatta dalla commissione italiana, l'equipaggio del velivolo americano non si è attenuto al piano di volo, che non contemplava la possibilità di sorvolare a bassissima quota il territorio italiano. A tale riguardo, al momento dell'incidente erano garanti due distinti direttive: una dello stato maggiore dell'aeronautica, in data 21 aprile 1997, che vieta il sorvolo a bassa quota a tutti gli aerei delle aviazioni straniere operanti in basi aeree italiane in supporto alle operazioni relative all'ex Jugoslavia; l'altra del centro operativo di regione di Montevenda, in data 16 agosto 1997, che richiama l'attenzione sul divieto di volo a quote inferiori a 700 metri sulle zone alpine del Trentino-Alto Adige.

La commissione d'inchiesta italiana ha operato in concomitanza con quella nominata dalle autorità degli Stati Uniti ed il presidente della stessa ha avuto la

possibilità di partecipare ai lavori della commissione nominata dalle autorità statunitensi ed ha potuto liberamente consultare la documentazione da questa posta a disposizione.

Tutti i membri della commissione hanno avuto ampia disponibilità e collaborazione da parte delle autorità investigative statunitensi. I membri dell'equipaggio si sono però avvalsi della facoltà di non rispondere, e pertanto non è stato possibile assumere informazioni da costoro.

Circa le preoccupazioni espresse da alcuni interroganti sull'inquinamento delle prove, qualora avessero fatto parte della commissione d'inchiesta alcuni dipendenti dell'ispettorato di sicurezza del volo, si assicura la trasparenza e la massima obiettività nella conduzione delle indagini e che nessun membro della stessa fosse anche dipendente del citato ispettorato.

Con riferimento alla ricostruzione dei fatti, gli esiti delle indagini amministrative italiane, americane e giurisdizionali indicano che non ci sono state ragioni tecniche (avarie, guasti ovvero errori di rotta). L'errore è imputabile all'equipaggio, che non era autorizzato a sorvolare il territorio a così bassa quota, ed in ciò si rileva condotta colposa.

Il volo però era stato regolarmente autorizzato ed erano stati indicati i livelli di quota in cui nelle diverse tratte il velivolo poteva navigare. Il pilota, che prima d'allora non aveva mai navigato a bassa quota sul territorio italiano, ha modificato la rotta prestabilita, deviando di circa 9-10 chilometri per sorvolare Cavalese e, essendo ad una quota ben inferiore ai previsti 700 metri, ha urtato il cavo della funivia del Cermis con la parte interna della semiala destra e con l'estremità della stessa.

Per quanto attiene l'effettiva rotta seguita dal velivolo *Prowler*, essa è in corso di ricostruzione da parte della procura della Repubblica di Trento, che ha proceduto al sequestro delle registrazioni dei radar del controllo del traffico aereo responsabili per la zona.

La proposta di interdire solo sul Trentino i voli a bassa quota è superata dalla disposizione impartita dal ministro della difesa, come già comunicato al Parlamento nel corso dell'audizione del 5 febbraio 1998, che in via cautelativa ha sospeso tutti i voli a bassissima quota. Nel contempo si è provveduto ad inviare alle forze di polizia e alle autorità locali apposito stampato su cui, in caso di violazione a tale divieto, dovranno essere riportati gli elementi essenziali atti ad identificare con certezza i responsabili.

A tal proposito è stato inoltre predisposto dal Ministero della difesa, al fine di una più efficace prevenzione dei rischi del volo, uno schema di disegno di legge, attualmente sottoposto al concerto dei ministri competenti, che presto verrà posto all'ordine del giorno del Consiglio dei ministri e di cui si auspica una rapida approvazione in sede parlamentare.

Con riferimento alla messa in discussione del regime giuridico delle basi militari straniere, si chiarisce che non esistono in concreto eccezioni al principio della sovranità nazionale, pur essendo già ammesso dall'articolo 11 della Costituzione; norma quest'ultima che trova applicazione in un unico caso: per locali e strutture ONU in Puglia. In altre parole, non esistono basi militari in Italia sottratte alla sovranità nazionale, cioè non vi sono condizioni per dichiararne la extraterritorialità.

In merito alla questione della competenza giurisdizionale sul caso, la procura presso il tribunale di Trento ha aperto un fascicolo per omicidio plurimo. Il titolo di reato ipotizzato ha consentito alla magistratura italiana di disporre il sequestro del velivolo che tranciò il cavo della funivia e della scatola nera su cui è riportata la rotta seguita. La disponibilità dei corpi di reato consentirà con le analisi peritali di far piena luce sull'accaduto.

Il ministro di grazia e giustizia aveva comunque chiesto agli USA di non esercitare il diritto di priorità di giurisdizione ma, come peraltro ha già riferito in Commissione difesa del Senato lo scorso 26 marzo rispondendo ad analoghe inter-

rogazioni, la prassi internazionale consolidatasi nel tempo — si veda il caso del tragico episodio di Ramstein in Germania, in cui il nostro paese si avvalese di tale facoltà — è di segno opposto.

In merito alla richiesta se il Governo italiano non ritenga opportuno rivolgersi agli organi di giurisdizione internazionale per sollecitare un giudizio tempestivo sull'equipaggio del velivolo in caso di inerzia del Governo USA, si sottolinea l'impegno pubblicamente assunto dal Presidente Clinton, il quale ha dichiarato con fermo proposito di voler fare giustizia in tempi brevi.

In merito agli aspetti risarcitori dei danni prodotti dall'evento è opportuno fare una distinzione fra il risarcimento spettante ai parenti e quello concesso per i danni economici subiti dagli abitanti della valle di Fiemme. Per questi ultimi il Ministero della difesa ha in corso contatti diretti con esponenti delle comunità locali volti allo studio di possibili forme di intervento. Per i parenti delle vittime la difesa, di intesa con l'ambasciata USA, ha già interessato le rappresentanze diplomatiche dei paesi di appartenenza delle vittime stesse per l'acquisizione della documentazione necessaria per la corresponsione in loro favore della cosiddetta « speciale elargizione » prevista dalla legge 27 ottobre 1993, n. 424, di natura prettamente assistenziale, ammontante a 100 milioni di lire, i cui beneficiari non necessariamente coincidono con gli eredi legittimi. Sono state inoltre avviate le procedure per il pieno risarcimento dei danni, che si cumuleranno con la citata elargizione. In virtù della convenzione di Londra del 1951 le somme anticipate dallo Stato italiano per i risarcimenti saranno rimborsate dal Governo USA nella misura del 75 per cento.

La richiesta di revisione del trattato di Londra non è ipotizzabile in tempi brevi. Anche quando si intendesse modificarne alcune clausole, sul nuovo testo dovrebbero concordare gli altri Stati firmatari del trattato e la procedura sarebbe perciò lunga e complessa. La richiesta di costituzione di parte civile del Governo ita-

liano innanzi all'autorità giudiziaria statunitense non è ipotizzabile nella fattispecie secondo i canoni tradizionali del diritto internazionale pubblico; tuttavia è da precisare che le garanzie risarcitorie a cui mirerebbe tale costituzione vengono offerte dal già citato trattato di Londra e sono molto più immediate e efficaci.

Con la lettera inviata al presidente della provincia di Trento l'11 dicembre 1996, il ministro della difesa non autorizzava indiscriminatamente voli a bassa quota sul territorio nazionale, ma al contrario ribadiva i vincoli al sorvolo dei centri abitati già previsti dall'aeronautica militare, pur evidenziando l'importanza dell'addestramento dei piloti anche attraverso le esercitazioni ad una quota bassa prestabilita e controllata. Va perciò riaffermato — quantunque parrebbe pleonastico — che all'inderogabile necessità di addestramento dei piloti a bassa quota per esigenze tattiche e di sicurezza dei territori controllati non è mai stata sospesa l'incolumità delle popolazioni stanziate su aree interessate a tale tipo di addestramento. È proprio con tale obiettivo prioritario che lo Stato maggiore dell'aeronautica ha emanato le direttive interdittorie richiamate.

PRESIDENTE. L'onorevole Michelangeli ha facoltà di replicare per l'interpellanza Nardini n. 2-00890 e per l'interrogazione Nardini n. 3-02107, di cui è cofirmatario.

MARIO MICHELANGELI. Signor Presidente, mi dichiaro insoddisfatto per la risposta del Governo, che non entra nel merito delle questioni da noi poste, soprattutto per quanto riguarda lo *status* delle basi e la rinegoziazione del trattato di Londra. Da quanto ha detto il sottosegretario, in questo modo ci troveremo sempre nell'impossibilità di rimettere in discussione lo *status* delle basi, visto che le procedure sarebbero lunghe. Al contrario, noi crediamo che un segnale in questo senso sarebbe comunque utile e importante e potrebbe aprire la strada ad una affermazione di dignità del nostro paese.

Esprimo poi un'insoddisfazione di fondo per il rischio di non rendere piena giustizia alle vittime ed alle loro famiglie e di lasciare impuniti i *marine* ed i comandanti militari statunitensi responsabili della strage.

PRESIDENTE. L'onorevole Boato ha facoltà di replicare per la sua interpellanza n. 2-00888.

MARCO BOATO. Signor Presidente, la risposta che ci ha dato il rappresentante del Governo affronta una serie di questioni, per cui non è semplice da parte mia dichiararmi genericamente e complessivamente soddisfatto o insoddisfatto. Il collega e amico Rivera, che in questa circostanza rappresenta il Governo, non me ne vorrà se dirò che per alcuni aspetti, concernenti l'illustrazione della vicenda, la risposta da lui resa a nome del Governo è soddisfacente, mentre per altri non lo è. Ovviamente, non mi riferisco puntualmente soltanto all'interpellanza da me presentata la sera del 3 febbraio (che è datata 9 febbraio solamente perché, essendo intercorsa una settimana di sospensione dei lavori parlamentari, non è stato possibile pubblicarla prima), ma a tutto ciò che è avvenuto nel prosieguo della vicenda giudiziaria, anche sotto il profilo delle inchieste amministrative, nonché ad alcuni dati che il rappresentante del Governo ci ha fornito. Sotto questi profili, da parte mia vi è una forte insoddisfazione.

Sono, quindi, parzialmente soddisfatto e parzialmente insoddisfatto, per cui, come è doveroso in questa sede, motiverò questi ultimi aspetti.

In primo luogo, non credo che basti una telefonata tra Clinton e Prodi — lei ha citato, signor sottosegretario, una dichiarazione del Presidente Clinton —...

GIOVANNI RIVERA, *Sottosegretario di Stato per la difesa*. Una dichiarazione pubblica.

MARCO BOATO. Sì, pubblica. Si diceva: « Sarà fatta giustizia ». Questo non

basta, dicevo, intanto perché ritengo che anche gli Stati Uniti d'America siano uno Stato di diritto, per cui non compete di per sé all'autorità politica dare garanzie sul funzionamento della giurisdizione del proprio paese: credo che viga un principio di separazione dei poteri anche negli Stati Uniti. La dichiarazione di Clinton ha senz'altro un valore morale ed io non lo disconosco. Ha grande importanza, come ha avuto grande importanza il gesto, puramente emblematico, ma significativo, fatto dall'ambasciatore degli Stati Uniti in Italia, Thomas Foglietta, recandosi nel luogo della strage (io continuo a parlare di strage, non di incidente o di disastro: è stata una strage, anche se tecnicamente non c'è l'imputazione per tale reato). L'ambasciatore si è recato sul posto, si è inginocchiato, ha reso omaggio alle vittime: è stato un gesto simbolico, però è stato opportuno, devo dargliene pubblicamente atto; in qualche modo è stato il corrispondente interno della dichiarazione — da lei ricordata più volte — del Presidente degli Stati Uniti. Tuttavia, questo non avrebbe dovuto esimere il Governo italiano — lo dico senza toni stentorei — dal presentare formalmente una nota diplomatica di protesta al Governo statunitense, tanto più nel momento in cui si riscontra, da parte della stessa autorità militare e amministrativa statunitense (la commissione d'inchiesta dei *marine*, presieduta dal generale De Long, che ho già citato), che quindici dei diciotto piloti di stanza ad Aviano non erano neppure a conoscenza di quel limite minimo di quota stabilito a 2 mila piedi.

Mi avvalgo di due punti di riferimento che il sottosegretario ci ha fornito, e lo ringrazio per questo: egli ci ha confermato che esiste una direttiva del 21 aprile 1997 — io l'avevo citata senza ricordarne la data esatta — la quale sancisce il divieto di sorvolo a bassa quota. Il sottosegretario ha poi ricordato un'ulteriore direttiva, che io non conoscevo, del 16 agosto 1997, recante il divieto di sorvolo del Trentino-Alto Adige al di sotto dei 700 metri. Siamo quindi di fronte ad un caso patente, clamoroso, di totale dispregio di due

direttive, fra l'altro non risalenti al 1951, come la convenzione di Londra, ma emanate meno di un anno fa, il 21 aprile ed il 16 agosto 1997. Sono state totalmente e palesemente violate: chi ha avuto la responsabilità di non notificare queste direttive?

Se i piloti hanno fatto un *briefing* prima di partire, per la prima volta nella loro vita, per un volo a bassa quota nel Trentino-Alto Adige (e si è visto cosa ha comportato), chi ha avuto la responsabilità di questo *briefing* a seguito del quale l'altezza minima era mille piedi, cioè poco più di 300 metri, anziché duemila piedi, cioè circa 700 metri? Quale responsabilità c'è? Un collega osservava che si tratta probabilmente di una responsabilità anche dell'autorità militare italiana, proprio perché, come ha giustamente ricordato il sottosegretario, non vi è nessuna rinuncia di sovranità da parte del nostro paese rispetto alle basi militari.

Da questo punto di vista, voglio dire chiaramente che rispetto, come tutte le posizioni, quella del collega Michelangeli ma che non la condivido: in questo momento, rispetto a questa strage, spostare l'attenzione sul problema della rinegoziazione di accordi NATO non porta da nessuna parte, intanto perché motivata in un contesto di battaglia ideologica in qualche modo un po' superata dagli eventi geopolitici che si sono verificati, ma soprattutto perché il problema non è rinegoziare gli accordi a partire dalla strage del Cermis in un contesto di riassetto dei rapporti geopolitici sul territorio europeo ed occidentale su cui ha competenza il Patto atlantico. Il problema è invece che non sono stati rispettati gli accordi! Non sono state rispettate le direttive!

Se esiste il *memorandum*, a cui lei, signor sottosegretario, non ha fatto cenno, probabilmente perché segreto, mentre bisognerebbe renderlo noto, probabilmente anch'esso non è stato rispettato (il *memorandum* risale al 1993, mentre le due direttive risalgono al 1997). C'è una totale violazione delle norme vigenti, senza dover correre dietro alle ipotesi di rinegoziarle, ipotesi astrattamente sostenibile ma

che — come lei, signor sottosegretario, ha giustamente ricordato — comporterebbe tempi illimitati e coinvolgerebbe una pluralità di paesi. Non la escludo come ipotesi astratta, ma non è questo il problema.

Devo dire però che essa, anche per alcuni elementi che lei ci ha fornito, non mi sembra adeguata alla gravità di ciò che è avvenuto e di ciò che potrà ancora avvenire. Lei capisce, signor sottosegretario, che io parlo con passione ma anche con rispetto a lei che rappresenta il Governo e a cui sono legato pure da amicizia personale, ma se si dice che la proposta di interdizione solo sul Trentino dei voli a bassa quota è stata superata e poi si dice che è stata superata perché c'è l'interdizione di tutti i voli a bassissima quota, si usano due concetti tecnicamente differenti. Voli a bassa e a bassissima quota non sono la stessa cosa, e la verifica empirica l'abbiamo avuta martedì scorso, quando probabilmente, dal punto di vista tecnico, i voli che hanno allarmato la mattina il consigliere Franceschini e il pomeriggio l'ex consigliere Rella, in due zone del Trentino non così lontane da Cavalese (e comunque ancora una volta del Trentino) erano presumibilmente voli a bassa quota dal punto di vista tecnico.

Allora, in realtà, dire che è superata quella direttiva, perché sono stati interdetti dovunque i voli a bassissima quota, non è adeguato e sufficiente, perché siamo di fronte a due concetti diversi e la verifica empirica, sperimentale — non la previsione — l'abbiamo avuta la settimana scorsa. La prego quindi, signor sottosegretario, di farsi tramite della sollecitazione che desidero rivolgere al Governo perché assuma al riguardo iniziative tempestive. Mai e poi mai, infatti, vorrei trovarmi nella situazione di dovere e poter dire, fra un mese, sei mesi, un anno, che avevo ragione il 31 marzo 1998, nell'aula della Camera, quando, di fronte al sottosegretario Rivera, mettevo in guardia rispetto alla possibilità che quanto avvenuto si ripettesse nuovamente! Mai e poi mai vorrei avere questa tragica ragione! Si stanno già verificando i primi segni

di una possibilità di rimettere in atto comportamenti che allarmano le popolazioni ed hanno un gravissimo impatto ambientale: il Trentino e l'Alto Adige sono coperti da parchi naturali e l'impatto di questi voli, anche a bassa e non bassissima quota, è devastante per la sicurezza delle popolazioni ma anche dal punto di vista ambientale.

Da ultimo, per concludere, mi riservo di presentare una mozione in materia, visto che il regolamento prevede che, qualora l'interpellante non sia soddisfatto, possa per l'appunto presentare una mozione. Mi riservo quindi di farlo, ma da subito le riprospetto l'opportunità che si faccia tramite, anche rispetto al Ministero di grazia e giustizia, e non soltanto della difesa, perché l'Italia, visto quello che emerge dalla sua stessa risposta, riproponga con forza (anche con il conforto di un'opinione che mi sembra unanime degli esponenti dei vari gruppi parlamentari che stanno intervenendo questa mattina) agli Stati Uniti d'America, paese amico ed alleato, il problema della giurisdizione. Infatti, anche sulla base della lettera della stessa convenzione di Londra del 1951, ci sono i requisiti giuridici per poter rivendicare la giurisdizione del nostro paese.

PRESIDENTE. L'onorevole Tassone ha facoltà di replicare per la sua interpellanza n. 2-00889.

MARIO TASSONE. Signor Presidente, onorevole sottosegretario, dichiaro subito che il mio gruppo presenterà una mozione dopo aver ascoltato la risposta del Governo alla nostra interpellanza, per cui, ovviamente, per le cose che ho sentito, mi dichiaro estremamente insoddisfatto. Non credo di avere il dovere della diplomazia in questo particolare momento; si tratta di vittime umane e di situazioni gravissime, per cui fare i diplomatici non credo serva a nessuno.

Onorevole sottosegretario, dicevo che io sono insoddisfatto per le cose che ho sentito, per la genericità delle risposte, perché in esse non si evidenzia nessun tipo di impegno per dare garanzie per il

futuro, perché non si fa nessuno riferimento a responsabilità complessive, ma si tenta di polarizzare tutta l'attenzione del Parlamento sulla vicenda dei quattro piloti, ridimensionando la tragica evenienza che si è verificata in val di Fiemme come un incidente circoscritto e circoscrivibile. Questo è un dato estremamente grave, perché non si tiene nemmeno conto delle denunce fatte nel passato, anche attraverso un'interrogazione parlamentare. Non si è detto in questa sede perché il Ministero della difesa non abbia dato seguito alle denunce presentate non soltanto a livello parlamentare, ma anche da parte di alcune autorità locali del Trentino. Ritengo che un dibattito di questo tipo avrebbe dovuto far luce e chiarezza, visto e considerato che nelle Commissioni congiunte questa chiarezza non l'abbiamo avuta.

Sono anche insoddisfatto perché si enfatizzano le dichiarazioni di Clinton, come se abbiamo una grande fretta di dare ad altri l'onere di perseguire alcuni responsabili. I colleghi chiedono al Governo di rivendicare la priorità della giurisdizione italiana, anche sulla base dello studio che Rivera ha compiuto, ma essi non sanno che il Governo italiano non ha visto l'ora di dare questa « patata bollente » al governo americano. Non credo che si siano fatte le barricate, che ci sia stato un impegno da parte del Governo italiano a fare uno studio articolato del trattato di Londra del 1951, al fine di capire se questa fattispecie cadesse nelle previsioni di quel trattato e quindi sussistesse realmente la priorità della giurisdizione del paese straniero che la rivendichi. Ritengo che la situazione sia molto più articolata e complessa, ma anche drammatica. Le enfatizzate dichiarazioni di Clinton non servono a nessuno, ma credo che esse abbiano solo un valore simbolico. Non forniscono alcun tipo di garanzia, ma soprattutto nessun tipo di solidarietà reale.

Ritengo che il Governo italiano — lo diceva anche qualche collega prima di me — abbia sbagliato nel non presentare nemmeno una nota di protesta, per il

comportamento in quelle ore, per il comportamento — come ho detto anche nella mia illustrazione — del portavoce della base americana di Aviano, il quale sosteneva che tutto era regolare, tutto era normale. Non abbiamo neanche sentito, in quel momento, il dovere morale di reagire in termini molto forti a livello diplomatico.

Io non condivido, signor Presidente e signor sottosegretario, il modo in cui il Governo ha accolto con grande supponenza e con grande fastidio — non mi rivolgo, ovviamente, all'onorevole Rivera né a qualcuno in particolare — le denunce che sono state presentate sulle vicende dei voli di addestramento a bassissima quota, quasi radenti. Sono anche insoddisfatto perché dopo che in quest'aula abbiamo denunciato queste cose si svolgono ancora delle esercitazioni e dei voli pericolosi in violazione di quelle che sono regole e direttive (qui è stato fatto riferimento al *memorandum* del 1993 e alle due direttive del 1997). Nemmeno con riferimento a queste direttive c'è una garanzia!

Ritengo che alla conclusione del dibattito — e credo che la prassi regolamentare lo consenta — il Governo stesso dovrebbe chiedere un approfondimento di questo argomento anche perché qui, onorevole Rivera, sono emersi dei fatti nuovi e questo non possiamo nascondercelo. È possibile che queste notizie il Governo le debba sentire dal Parlamento, dai parlamentari? È possibile che il Governo non sappia che da parte sia della nostra aeronautica militare che di quella americana, continuano dei voli a rischio per l'incolumità dei cittadini? Ritengo che questo sia un fatto molto grave; è come se noi dicessimo — lo si è fatto anche nei meandri e nei settori del Governo — che nessuno sapeva che c'era una frequentazione di violazioni delle regole di sicurezza per quanto riguarda le esercitazioni aeree.

Dove sono andate a finire le denunce fatte ai carabinieri e alle forze di polizia? Stamane nulla è stato detto in proposito, onorevole sottosegretario, eppure sappiamo che vi sono state continue denunce

per anni presso le locali stazioni dei carabinieri. Dove sono andate a finire queste denunce? È mai possibile che le autorità non siano state informate? È mai possibile che il ministero della difesa non sapesse alcunché? È mai possibile che le strutture preposte alla nostra sicurezza non avessero alcun sentore di tutto questo? Io ritengo che ciò rappresenti un fatto molto grave.

Qui non si tratta di essere maggioranza o minoranza, né di cogliere questa occasione per dire, come ha fatto l'esponente di rifondazione comunista, di essere contro la NATO. Questo Governo manca di una sua maggioranza in politica estera eppure continua tranquillamente nella sua attività. Vediamo poi qual è la sua gracilità, la sua inanità rispetto ai grandi problemi e alle grandi questioni che interessano i nostri rapporti, a livello internazionale, con gli Stati Uniti d'America e via dicendo. Ripeto, giudico questo un fatto gravissimo che va al di là delle « dislocazioni » parlamentari perché mette in evidenza che questo Governo non ha né forza né autorità. Andiamo a far parte del club degli undici della moneta unica, ma credo che ciò dimostri chiaramente che c'è una debolezza colpevole sul piano politico che certamente non possiamo giustificare.

Sono questi i motivi, signor Presidente, che mi fanno tranquillamente dire che sono insoddisfatto; non posso lasciare alcun tipo di valutazione positiva sulle cose che ho ascoltato se non una valutazione sull'amico Rivera.

L'onorevole Boato nel suo intervento aveva ritenuto opportuna la presenza del ministro della difesa. Ma, onorevole Boato, anche nelle ore successive all'incidente di Cavalese in val di Fiemme il ministro della difesa fu « irrecuperabile ». In quelle ore, infatti, non credo che avemmo l'immediata e tempestiva presenza del ministro della difesa.

Voglio ricordare che per molto meno, per una fuga per la quale egli non aveva alcuna responsabilità diretta, l'allora ministro della difesa Lattanzio fu obbligato a dimettersi dal Governo.

MARCO BOATO. Si dimise da un incarico, però gli diedero due ministeri!

MARIO TASSONE. Onorevole Boato, lei lo sa che ci sono delle situazioni morali che non sono compensate nemmeno da ministeri! Lattanzio rimane come il ministro — un ministro dimissionato — del caso Kappler! Ciò è quello che conta per ciascun uomo che ha una certa sensibilità, e lei ce l'ha, onorevole Boato, gliela riconosco.

Signor Presidente, ritengo che il ministro della difesa debba venire in Parlamento, ma poiché non immaginiamo — se non per un miracolo — che egli venga qui di sua spontanea volontà per partecipare, favorire un dibattito e un confronto su questi problemi, dico che sono profondamente insoddisfatto. Preannuncio quindi la presentazione di una mozione su tale questione che non può cadere nel dimenticatoio. È necessario, infatti, riconsiderare l'intera vicenda perché essa interessa il futuro del paese, la sicurezza della esercitazioni che vi hanno luogo, ma soprattutto il ruolo che l'Italia intende svolgere a livello internazionale.

PRESIDENTE. L'onorevole Olivieri ha facoltà di replicare per l'interrogazione Mussi n. 3-01917, di cui è cofirmatario, e per la sua interrogazione n. 3-02146.

LUIGI OLIVIERI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole sottosegretario, ho il compito di replicare per due strumenti di sindacato ispettivo, uno a firma del presidente del mio gruppo, l'onorevole Mussi, ed uno a mia firma. Debbo, in primo luogo, dare atto ai colleghi intervenuti prima di me, in particolare al collega Boato, di avere messo in evidenza con sobrietà, ma al contempo con estrema efficacia, la problematica in questione, cercando anche di aggiornarla alla luce di quanto successo nei 56 giorni trascorsi dal 3 febbraio scorso, giorno in cui si è verificata questa nuova grande tragedia per la comunità della val di Fiemme, di Cavalese, della funivia del Cermis. Devo anche dare atto, sempre al

collega Boato, di aver ricostruito in modo analitico e sintetico quanto è successo e di aver sollevato una serie di interrogativi ai quali il sottosegretario questa mattina non ha potuto dare risposte compiutamente esaustive.

Sarebbe ora di chiarire una serie di vicende, anche al fine di alleggerire l'atmosfera che si è creata intorno alle nostre Forze armate, le quali non si muovono con sufficiente chiarezza quando entrano in contatto con le autorità giudiziarie ordinarie o militari.

Signor sottosegretario, lei ha citato le due direttive del 21 aprile 1997 e del 16 agosto 1997, che sono in contrasto fra di loro. È questa la ragione per cui esse suscitano un notevole allarme. Infatti, probabilmente la direttiva del 16 agosto 1997 promana dallo stato maggiore ed è il frutto di una serie di iniziative, tra le quali probabilmente non ultima la mia del 23 giugno 1997, nella quale si metteva in evidenza la particolare sistematicità con cui si svolgevano i voli militari di esercitazione consistenti nel sorvolo del Trentino-Alto Adige. Tale atto prevede il divieto di volare ad un'altezza inferiore ai 700 metri in Trentino-Alto Adige. Ebbene, essa non è fonte di chiarezza se letta in parallelo con quella del 21 aprile 1997 che vietava i sorvoli a bassa quota. Noi parlamentari del gruppo dei democratici di sinistra chiediamo chiarezza al riguardo. Desideriamo inoltre che non si effettui alcuna copertura sulla vicenda. Infatti, democrazia significa anche chiarire fino in fondo le responsabilità, se ve ne sono. Quindi, chiediamo chiarezza assoluta, anche se non so se il sottosegretario sia in grado di farla già questa mattina. Ad ogni modo sarà opportuno attivare tutti gli strumenti previsti dal regolamento della Camera per fare chiarezza a tale riguardo.

Inoltre, signor Presidente, signor sottosegretario, si deve fare chiarezza anche sul contenuto del *memorandum* del 30 novembre 1993, che disciplina i rapporti tra il nostro paese e gli Stati Uniti al fine