

## COMMISSIONE PARLAMENTARE DI INCHIESTA

### sulle responsabilità relative alla tragedia del Cermis

Seguito dell'esame della relazione conclusiva .....	220
UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI:	
Seguito dell'esame della relazione conclusiva .....	220
ALLEGATO ( <i>Emendamenti</i> ) .....	222

*Martedì 6 febbraio 2001. – Presidenza del Presidente Ermanno IACOBELLIS.*

**La seduta comincia alle 10,15.**

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

Ermanno IACOBELLIS, *presidente*, comunica, se non vi sono obiezioni, che la pubblicità dei lavori verrà assicurata anche mediante impianto audiovisivo a circuito chiuso.  
(Così rimane stabilito)

Intervengono in discussione generale i deputati Elvio RUFFINO (DS-U), Pietro MITOLO (AN), Giovanni MARINO (AN), Cesare RIZZI (LNP), Giuseppe DETOMAS (misto Min. linguist.).

Ermanno IACOBELLIS, *presidente*, dopo aver dichiarato conclusa la discussione generale, rinvia il seguito dell'esame alla prossima seduta convocata per stasera.

**La seduta termina alle 11,35.**

**UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI  
RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI**

L'Ufficio di Presidenza si è riunito dalle 11,35 alle 11,50.

*Martedì 6 febbraio 2001. – Presidenza del Presidente Ermanno IACOBELLIS.*

**La seduta comincia alle 20,45.**

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

Ermanno IACOBELLIS, *presidente*, comunica che sono stati presentati due emendamenti a firma dell'onorevole De Cesaris.

Luigi OLIVIERI, *relatore*, interviene in replica, presentando alcune riformulazioni della proposta di relazione che intendono raccogliere le osservazioni espresse nel corso del dibattito. Invita il collega De Cesaris a ritirare i suoi emendamenti.

Ermanno IACOBELLIS, *presidente*, si associa all'invito.

Marco BOATO (misto-verdi-U) si associa alla richiesta del relatore ricordando che comunque gli emendamenti saranno pubblicati in allegato ai resoconti della seduta odierna.

Walter DE CESARIS (Misto-RC-PRO) dichiara di ritirare suoi emendamenti.

Daniele FRANZ (AN) chiede un aggiornamento della seduta al fine di poter esaminare la riformulazione della relazione proposta dal relatore.

Giovanni MARINO (AN) e Pietro MITOLO (AN) si associano alla richiesta.

Sandro SCHMID (DS-U) invita i colleghi a rimeditare tale richiesta.

Ermanno IACOBELLIS, *presidente*, dispone la sospensione della seduta per 15 minuti.

**La seduta, sospesa alle 21,30, riprende alle 21,40.**

Dopo interventi sull'ordine dei lavori dei deputati Giovanni MARINO (AN), che ribadisce la richiesta formulata dai colleghi appartenenti al suo gruppo, Gualberto NICCOLINI (FI), Cesare RIZZI (LNP), Francesco Paolo LUCCHESI (misto-CCD), Elvio RUFFINO (DS-U), Walter DE CESARIS (misto-RC-PRO), Sandro SCHMID (DS-U), Giovanni SAONARA (PD-U), Giuseppe DETOMAS (misto Min. linguist.) e Luigi OLIVIERI (DS-U), Ermanno IACOBELLIS, *presidente*, rinvia la seduta alle ore 19 di domani, mercoledì 7 febbraio 2001.

**La seduta termina alle 21,55.**

---

*Nota: Il resoconto stenografico è pubblicato in un fascicolo a parte.*

ALLEGATO

**EMENDAMENTI ALLA RELAZIONE FINALE SULLE  
RESPONSABILITÀ RELATIVE ALLA TRAGEDIA DEL CERMIS**

*Alle pagine 257 e 258 delle conclusioni, sostituire il secondo, terzo e quarto capo-verso con i seguenti:* Fermo restando il rispetto delle decisioni delle autorità giudiziarie che non hanno ravvisato responsabilità penali a carico della catena di comando italiana, in particolare nei confronti nei comandanti della base di Aviano e del responsabile del COA/COM di Martina Franca, rispetto ai quali non è stata ravvisata la possibilità di procedere per il reato di mancata esecuzione di un incarico, per aver consentito l'effettuazione del volo che ha causato il disastro, questa Commissione ritiene che siano riscontrabili elementi di inadeguatezza della suddetta catena di comando. È emerso con chiarezza dalle indagini giudiziarie come il volo che ha causato la strage non poteva essere autorizzato, ma, nella catena di comando italiana, sembra non esservi stato alcuno in grado di poter intervenire efficacemente, malgrado l'esistenza di disposizioni specifiche e un allarme diffuso sulla pericolosità della situazione relativa ai voli a bassa quota.

Si è più volte ritornati, nel corso dell'esame di questa relazione conclusiva, sul messaggio SMA 175/97 che disponeva il divieto di voli a bassa quota sul territorio italiano e sulle acque territoriali tranne che per esercitazioni ad hoc, di volta in volta autorizzate.

La magistratura, legittimamente, si è soffermata sul carattere precettivo del messaggio, con un'analisi formale del testo, in particolare sugli indirizzi del medesimo, risultando questo essere stato inviato solo per conoscenza e non per competenza ai comandi militari di Aviano e Martina Franca che potevano avere una possibilità di intervento sulla autorizzazione del volo. Come già detto, il fatto che

non si sia riscontrata, da parte della magistratura militare, una responsabilità penale, mantiene aperto l'interrogativo di come mai, pur in presenza di una precisa disposizione impartita dall'autorità militare, tutto continuasse come prima, senza alcun intervento di verifica se le disposizioni contenute nel messaggio fossero rispettate.

Dalle indagini giudiziarie risultano, infatti, nel solo periodo 1.11.97 - 6.2.98, 36 autorizzazioni di voli a bassa quota (consulenza tecnica del P.M. militare di Bari) e nei tre mesi prima della tragedia del CERMIS, lo svolgimento di 499 missioni a bassa quota (46 statunitensi), di cui 84 nella provincia di Trento, nel medesimo periodo, si segnalano ben 73 proteste e/o denunce formali delle comunità locali (dati forniti nel procedimento promosso dalla Procura civile di Trento).

Non si può affermare, quindi, che le massime autorità militari italiane non fossero a sufficienza informate della gravità della situazione. Risulta, infatti, che il citato messaggio SMA 175/97 rappresenti la conseguenza di una serie di incontri tra il nostro Stato Maggiore e i responsabili delle forze aeree alleate rischierate in Italia, il cui risultato è raccolto in un accordo scritto (il divieto dei voli a bassa quota è il punto 9. di tale accordo), proprio in conseguenza dell'allarme diffuso a seguito di segnalazioni sulla pericolosità dell'attività addestrativa svolta sul territorio italiano, in particolare con riferimento ai voli a bassa quota.

Si pone, quindi, una responsabilità che va oltre quella del singolo comandante della base di Aviano, di cui pure in precedenza (nella parte IV) si è messo in evidenza un atteggiamento passivo. C'è una evidente passività e mancanza di

iniziativa da parte delle autorità militari del nostro Paese a tutti i livelli, nel verificare il rispetto dei contenuti del messaggio 175/97, conseguenza di una serie di incontri e accordi ai massimi livelli dei vertici militari, in presenza di una situazione di pericolosità ben conosciuta e, quindi, quantomeno tollerata. La medesima circostanza degli indirizzi, per la quale il messaggio viene inviato solo per conoscenza a chi avrebbe una possibilità operativa di intervento sulla autorizzazione dei voli, attesta ancora di più l'ambiguità e, in ogni caso, l'inadeguatezza del comportamento dei vertici militari.

Non può essere sottaciuto, in questo contesto, che varie autorità militari, ascoltate in audizione presso la Commissioni, si siano contraddette e abbiano fornito interpretazioni opposte sulla precettività del messaggio 175/97.

Un punto assai significativo è rappresentato dal successivo messaggio SMA 1141/98, trasmesso subito all'indomani della tragedia del CERMIS.

In esso, si afferma testualmente come già dal precedente messaggio 175/97 « fu riportato chiaramente come sin da allora nessuna attività addestrativa a bassa quota è autorizzata.. tranne autorizzazioni ad hoc. »

Questo messaggio risulta, poi, essere stato inviato non più per conoscenza ma per competenza al responsabile del COA/COM di Martina Franca. Questo successivo messaggio attesta, quindi, chiaramente il valore precettivo del divieto dei voli a bassa quota. Il fatto che nel 1997 sia stato inviato per conoscenza e solo dopo il disastro per competenza a chi poteva avere il potere di intervenire operativamente, può rappresentare una circostanza che fa escludere, secondo quanto affermato dalla giustizia militare, responsabilità penali a carico del responsabile del COA/COM, ma, certamente, attesta la contraddittorietà del comportamento delle autorità militari con gravissime ripercussioni sulla capacità complessiva della catena di comando di poter esercitare una funzione di controllo e verifica adeguate.

L'atteggiamento delle autorità militari italiane è caratterizzata, quindi, da confusione, contraddittorietà, passività rispetto a una situazione (i voli a bassa quota) illegittima, pericolosa e conosciuta. Gli ordini e le disposizioni sono stati incerti e contraddittori e tali da rappresentare un sostanziale atteggiamento di tolleranza.

Allo stesso modo della catena di comando USA, il concreto comportamento della catena di comando italiana può ritenersi, quindi, come una concausa dell'evento tragico del CERMIS.

Non possono, inoltre essere sottaciute le responsabilità politiche.

La situazione dello stato di pericolo, derivante dall'attività addestrativa a bassa quota, era ampiamente conosciuta dalle autorità politiche a tutti i livelli, Praticamente sterminata è la mole di denunce, interrogazioni, atti di autorità locali. Non si può affermare, quindi, che non vi potesse essere adeguata consapevolezza della gravità del problema e della necessità di farvi fronte tempestivamente.

Da questo punto di vista la Commissione non può non rilevare due fatti che dimostrano in modo non equivoco una responsabilità specifica delle autorità politiche del nostro Paese.

Nessuna rinegoziazione della adeguatezza della normativa internazionale e interna concernente l'operatività e la sicurezza dei voli condotti da militari statunitensi è stata tempestivamente attivata. La medesima commissione Tricarico-Prueher, che ha elaborato una serie di proposte operative risulta essere stata avviata soltanto in seguito all'evento tragico del CERMIS.

In secondo luogo, appare sconcertante, che l'accordo politico tra Ministero della Difesa e Comando NATO in Europa, stipulato nel 1995, accordo che si suddivideva in tre sottoaccordi per le tre armi, sia rimasto non sottoscritto esclusivamente per l'aeronautica, pur essendo quello, come segnalato in altra parte della presente relazione, l'unico accordo che conferiva al comandante italiano di Aviano effettivi poteri di controllo sui voli.

Il ritardo, quindi, con il quale l'Italia si è attivata per la rinegoziazione degli accordi del 1954 sulle basi militari statunitensi nel nostro Paese è, in qualche modo, corresponsabile di una situazione che ha permesso l'instaurarsi di prassi e procedure che hanno consentito di tollerare una situazione di evidente irregolarità, causa a monte della tragedia del CERMIS. Persino lo « Shell Agreement » del 1995, che regola la presenza militare statunitense in Italia, non sembra essere pienamente operativo. Se quell'accordo fosse stato correttamente applicato e reso operante, vi sarebbero oggi meno dubbi sulle rispettive responsabilità italiane e statunitensi in ordine alla potestà di autorizzare o negare attività addestrative come quella che ha provocato la tragedia del CERMIS. Al momento della tragedia, cioè tre anni dopo la firma dello « Shell agreement », per la base di Aviano non era stato ancora redatto il relativo accordo tecnico, così, da creare di fatto incertezze nei rapporti tra la catena di comando italiana e quella statunitense.

L'insieme delle responsabilità delle catene di comando USA e italiana e delle responsabilità politiche, che hanno favorito un atteggiamento di sostanziale tolleranza di comportamenti illegittimi e irregolari, peraltro perfettamente conosciuti, avvalora e rende condivisibile l'espressione usata nell'ordine del giorno approvato dalla Provincia autonoma di Trento all'indomani della strage, in cui si definisce la tragedia del CERMIS un evento prevedibile e prevenibile.

#### 1. De Cesaris.

*Alla pagina 266 delle conclusioni, dopo il penultimo capoverso, inserire il seguente:* Come ricordato in altra parte della relazione, « la tragedia di Cavalese ha evidenziato che con il complesso dispositivo delle regole che disciplinano i voli a bassa quota in Italia, nulla ha avuto a che vedere la missione « EASY 01 » del 3.2.1998 che – come ha ricordato il Capo di SMA nella sua audizione – in un'unica azione ha violato più norme.

In proposito sarebbe oltremodo difficile, se non impossibile ipotizzare un sistema di norme diverso da quello esistente capace di restare inviolabile ed impermeabile di fronte a una condotta come quella del veicolo statunitense, che è stata eccezionalmente anomala, nel senso più trasgressivo e negativo che si possa immaginare.

Pure in questo contesto, va compiutamente analizzata la definizione di « eccezionalità » legata all'evento tragico del CERMIS.

Quando un evento, voli a bassa quota che mettono a rischio l'incolumità, si ripete più volte, « eccezionalmente » grave rimane la qualità della violazione ma non è più « eccezionale » l'evento e una procedura che non riesca a reprimere tali comportamenti e a prevenire il verificarsi ha indubbiamente delle incongruenze, almeno nella fase di controllo che vanno corrette.

Il problema della sicurezza degli spazi aerei e del territorio, in relazione ai voli di addestramento, in particolare da parte di forze militari di altri paesi alleati è una questione non ancora risolta definitivamente come il problema del coordinamento tra voli civili e militari.

Non si tratta di sottovalutare le iniziative assunte, purtroppo, principalmente in seguito alla tragedia del CERMIS, in particolare le raccomandazioni contenute nel rapporto Tricarico-Prueher, anzi la commissione auspica un celere recepimento di quelle raccomandazioni in un protocollo d'intesa vero e proprio.

Quello che si intende sottolineare è la necessità di non attenuare l'attenzione sulla problematica e di non trascurare, come nella vicenda del CERMIS è accaduto, le vere e proprie denunce che anche recentemente sono venute rispetto a fatti verificatisi in conseguenza di voli addestrativi militari che potrebbero avere messo a rischio la sicurezza, come per gli episodi accaduti sul Tirreno tra il 15 e il 16 dicembre 2000.

#### 2. De Cesaris.