

La seduta comincia alle 20.05.

(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).

Audizione del generale Leonardo Tricarico, Consigliere militare del Presidente del Consiglio dei ministri, già capo della delegazione italiana della commissione bilaterale italo-statunitense Tricarico-Prueher in materia di sicurezza dei voli militari.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione del generale Leonardo Tricarico, Consigliere militare del Presidente del Consiglio dei ministri, già capo della delegazione italiana della commissione bilaterale italo-statunitense Tricarico-Prueher in materia di sicurezza dei voli militari, che ringraziamo per essere intervenuto.

Generale, il suo nome, in riferimento al rapporto della commissione bilaterale denominata, appunto, con il suo nome e quello della controparte americana, Prueher, ci ha accompagnato nel lavoro di questi mesi, per cui vorremmo da lei questa sera un approfondimento circa la genesi dell'accordo raggiunto, quale sia l'andamento della sua attuazione e quali

possano essere le eventuali prospettive. Successivamente alla sua esposizione, i commissari le porranno delle domande.

LEONARDO TRICARICO, *Consigliere militare del Presidente del Consiglio dei ministri*. Onorevole presidente, onorevoli commissari, entrerò immediatamente in argomento. Mi è stato chiesto di illustrare il contenuto del rapporto sottoscritto insieme all'ammiraglio Joseph W. Prueher, a seguito della tragedia del Cermis del 3 febbraio del 1998; cercherò di soddisfare la richiesta non solo evidenziando i provvedimenti presi di concerto con la componente statunitense, ma anche illustrando le motivazioni alla base degli stessi ed i benefici che i provvedimenti adottati dovrebbero comportare.

La commissione bilaterale Tricarico-Prueher fu istituita nel marzo 1999 a seguito di un accordo tra l'allora Presidente del Consiglio D'Alema ed il Presidente Clinton, i quali dettero mandato ai rispettivi ministri della difesa di procedere ad una revisione critica delle norme regolanti l'esercizio del volo sul territorio italiano al fine di stabilirne la rispondenza ai criteri di sicurezza e di individuare, se del caso, quei provvedimenti che avrebbero meglio tutelato il rispetto dei canoni irrinunciabili della sicurezza del volo.

Da parte statunitense il ministro della difesa Cohen nominò presidente della commissione l'ammiraglio Prueher, pilota della marina militare con vastissima esperienza di volo e di comando; l'ultimo suo incarico era stato quello di capo delle forze statunitensi nel Pacifico. Per parte italiana il ministro *pro-tempore* Scognamiglio, per il tramite del capo di Stato Maggiore della difesa, affidò a me analogo

mandato in data 16 marzo 1999. I tempi concessi per presentare i risultati furono fissati in 30 giorni.

Sulla base delle valutazioni espresse dalle autorità politiche italiana e statunitensi, alla commissione fu richiesto di rivedere tutte le regole e le procedure previste per lo svolgimento dell'attività addestrativa ed operativa delle forze aeree statunitensi in Italia e di verificare l'adeguatezza e la rispondenza alle normative italiane al momento in vigore delle direttive, regole e procedure statunitensi che disciplinavano lo svolgimento dell'attività addestrativa ed operativa dei reparti di volo USA nel nostro paese. Alla commissione fu inoltre richiesto di proporre, qualora necessario, l'introduzione di nuove norme e di individuare gli accordi, o parti di essi, relativi all'attività di volo, per i quali risulta essenziale procedere ad una rinegoziazione al fine di adeguarli agli aggiornamenti intervenuti nella normativa italiana.

Nonostante non fosse stato precisato il metodo con cui le due delegazioni avrebbero dovuto affrontare il mandato, fu concordato con la controparte statunitense di procedere di pari passo nel lavoro confrontando le idee con continuità, concertando di volta in volta i risultati e riscontrando, attraverso un confronto aperto, ogni possibile soluzione individuata nel corso dell'analisi, che si rivelò subito complessa ed articolata.

Per meglio strutturare il metodo impostato e renderne più agevole il procedere, la componente italiana fu affiancata da tre ufficiali statunitensi guidati da un colonnello dell'US Air Force, in modo da avere sempre a portata di mano esperti della controparte ed attenuare così gli inconvenienti derivanti dalla collocazione fisica dell'ammiraglio Prueher a Washington e della delegazione italiana a Vicenza. Nell'ambito dei 30 giorni concessi per la conclusione dei lavori, fu redatto, e poi firmato a Washington il 13 aprile 1999, il rapporto agli atti di codesta Commissione. Successivamente il documento fu approvato dai ministri della

difesa italiano e statunitense e da questi inoltrato ai rispettivi Capi di Governo.

Per quanto attiene al contenuto del rapporto, in esso sono proposte alcune misure a carattere operativo ed organizzativo che modificano sostanzialmente il quadro normativo che regola l'esercizio dell'attività di volo di aerei stranieri sul territorio nazionale. In particolare, sotto il profilo operativo, la commissione ha proposto l'adozione di nuove procedure per l'addestramento al volo a bassa quota di aerei USA nello spazio aereo italiano, prevedendo la sospensione, salvo casi da autorizzare di volta in volta, dell'attività di volo a bassa quota di reparti non stanziali, e fissando un tetto per tale forma di addestramento - sino ad un limite massimo del 25 per cento dell'attività di volo settimanale autorizzata - per le unità stanziali.

Sotto il profilo organizzativo la commissione ha proposto: di identificare presso ogni reparto USA rischierato in Italia la figura di un responsabile deputato a certificare che l'attività di volo delle unità statunitensi nel nostro paese viene svolta nel pieno rispetto delle regole e delle normative di volo italiane; di prevedere presso ciascuno di questi reparti la presenza di ufficiali italiani per ottimizzare il flusso delle informazioni e facilitare le comunicazioni; di costituire un comitato congiunto italo-statunitense per l'esame periodico di tutte le problematiche inerenti alla sicurezza del volo; di prevedere una revisione periodica delle procedure di volo in vigore, al fine di assicurarne la rispondenza ad eventuali nuove esigenze; di attivare infine un sito Internet dove rendere disponibili informazioni aggiornate circa il teatro operativo e le norme che regolano l'attività di volo sul nostro spazio aereo. In ultimo, la commissione ha raccomandato la revisione e l'aggiornamento degli accordi bilaterali Italia-USA che regolano l'uso da parte statunitense di basi in territorio italiano, al fine di rendere gli accordi più rispondenti alle attuali esigenze dei due paesi.

Dalle informazioni di cui dispongo, alle raccomandazioni formulate dalla commis-

sione è stata data pratica attuazione quasi per intero; si può pertanto ritenere che oggi il sistema sia maggiormente blindato rispetto all'eventualità che possano occorrere eventi di pericolo o incidenti connessi all'esercizio del volo sul territorio nazionale, a causa di comportamenti volutamente o involontariamente inosservanti.

Le misure aggiuntive in argomento sono già note alle signorie loro, in quanto riferite nel corso di precedenti audizioni. Cercherò pertanto di evitare ripetizioni, aggiungendo solo alcune considerazioni che mettano in luce le motivazioni che ci hanno portato a suggerire questi provvedimenti.

Voglio premettere che tutte le raccomandazioni formulate, ad eccezione di quella riguardante l'attivazione di un sito Internet, sono state il frutto dell'iniziativa e dell'attività propositiva italiana e che tutti i lavori della commissione si sono svolti in un clima di reciproco rispetto e di leale e fattiva collaborazione. Da parte statunitense, inoltre, subito dopo l'incidente furono adottati dei provvedimenti in totale autonomia, sulla base - immagino - degli esiti dell'indagine tecnica USA condotta ad Aviano agli inizi del marzo 1998.

Si può pertanto affermare che tre sono stati gli ordini di interventi operati a seguito della tragedia del Cermis: quello statunitense a cura delle forze aeree USA in Europa, illustrato tra l'altro dal titolare dell'epoca di detto alto comando, il generale Jumper, al capo di Stato Maggiore della difesa italiano al momento dell'insediamento della commissione Tricarico-Prueher; in un secondo blocco di provvedimenti restrittivi disposti dall'Aeronautica militare italiana quale tampone urgente a maggior tutela del rispetto delle regole nazionali; ed infine le raccomandazioni della commissione bilaterale italo-statunitense che ha ultimato i lavori nel mese di aprile 1999.

Tra i provvedimenti individuati dalla commissione bilaterale certamente il più significativo può essere considerato quello che, di fatto, ha sospeso l'attività di volo

a bassa quota sul territorio nazionale per i reparti stranieri non residenti nel nostro paese.

Per addivenire a tale risultato, la cui natura precettiva non è sfuggita alle parti interessate, sono stati accuratamente vagliati gli interessi nazionali, ponendo gli stessi a raffronto con le difficoltà che la peculiare natura del nostro territorio comporta per l'effettuazione della tuttora necessaria forma di addestramento del volo a bassa quota.

Si è avuta, in pratica, conferma che gli interessi da tutelare sono molteplici e largamente diffusi sul territorio, e che, contemporaneamente, le difficoltà che il territorio stesso presenta definiscono un ambiente operativo complesso e vulnerabilissimo da parte di chi non lo affronta con la più rigorosa serietà professionale.

Tra gli interessi irrinunciabili, oltre al bene primario della vita umana, nel corso dei lavori si è inteso realizzare il massimo grado di tutela a fronte del disagio provocato dal rumore intenso e improvviso di un sorvolo a bassa quota, sono state tenute presenti le esigenze delle comunità locali, soprattutto quelle a forte vocazione turistica, sono state richiamate le cautele per l'ambiente, con particolare riferimento alle sempre più numerose aree protette; non è stata trascurata la particolare sensibilità sviluppata dalle popolazioni che vivono in aree a forte rischio sismico.

A fronte della persistenza di tali interessi, sono state analizzate le difficoltà per la loro tutela, prima tra tutte quella legata alla densità abitativa del territorio, su larga parte del quale è difficoltoso effettuare tratti di volo a bassa quota, senza che un insediamento anche piccolo venga risparmiato al sorvolo.

Anche l'orografia non è tra quelle che aiutano di più, specie quando essa influisce - ed accade spesso - sull'evolvere delle condizioni meteorologiche in misura e con rapidità tali da risultare incompatibili con l'esigenza di una corretta progettazione del volo: molti eventi di pericolo ed incidenti sono occorsi in passato

per avere i piloti incontrato lungo la rotta condizioni meteo diverse da quelle previste in sede di pianificazione.

Vi sono poi fattori negativi accidentali quali quelli legati alla sempre più vasta diffusione del volo da diporto e sportivo (ultraleggeri, parapendii, paracadutisti, alianti, velivoli di aereoclub, idrovolanti ed altro), che configurano un vero e proprio brulichio di attività delle quali il pianificatore del volo a bassa quota deve tener conto.

Altrettanto significativa, sul piano pratico, la raccomandazione formulata dalla commissione italo-statunitense circa l'individuazione, su ogni base aerea in cui operano reparti stranieri, di un ufficiale responsabile ai fini della corretta preparazione ed effettuazione dell'attività di volo rispetto alle norme vigenti nel nostro paese.

Tale variante nella strutturazione funzionale dei reparti di volo è legata all'esigenza di responsabilizzare un soggetto unico, agevolando da un lato l'attività di controllo italiano ed aumentando, nello stesso tempo, la « confidenza » da parte nostra che tutte le attività di pianificazione ed esecuzione dei voli vengano svolte in maniera corretta e in piena aderenza alle regole fissate.

La stessa commissione tecnica statunitense che effettuò le indagini dopo l'incidente del Cermis, rilevò una carenza di supervisione nella preparazione del tragico volo: ecco un'ulteriore prova che tale importante funzione debba essere meglio strutturata con l'istituzione della figura di un responsabile ad alto livello.

Se, infatti, l'indottrinamento, la conoscenza delle norme, la durata della permanenza in Italia sono tutti fattori essenziali per poter correttamente pianificare ed eseguire una missione di volo, nondimeno l'individuo o l'equipaggio devono essere « aiutati » a non sbagliare, e a questo fine risulta essenziale una continua attività di supervisione, un sistema di supervisione a più livelli che garantisca in modo chiaro e documentato l'effettivo trasferimento delle informazioni agli equipaggi e ai responsabili dei vari settori

operativi; un'attività, insomma, che, intervenendo tra la pianificazione individuale e l'esecuzione altrettanto individuale, sia il frutto delle conoscenze, dell'esperienza e del senso di responsabilità di un'intera organizzazione.

Se è vero che nulla e nessuno possono offrire totale salvaguardia dal comportamento sconsiderato di un singolo pilota in volo, è pur vero che l'informazione e la supervisione, potenziate da una diretta assunzione di responsabilità da parte del comandante, offrono le migliori garanzie possibili in termini di prevenzione.

La commissione Tricarico-Prueher ha voluto anche intervenire nei rapporti di insufficiente permeabilità che talvolta si instaurano tra reparti di volo di paesi diversi. Si è voluto, in altre parole, rendere meno burocratico e formale lo scambio di informazioni e direttive, attraverso l'immissione nei reparti stranieri di personale tecnico italiano, possibilmente a livello di reciprocità, da un lato per agevolare la collaborazione tra la componente italiana e quella statunitense e, dall'altro, per rendere più agevole l'integrazione dei reparti sul nostro territorio. Si tratta, quindi, di una sorta di « trapianto culturale » finalizzato ad aiutare i reparti stranieri a meglio comprendere la realtà delle procedure di volo italiane, a garantire la disponibilità e la corretta distribuzione di tutta la documentazione necessaria al fine della sua puntuale osservanza. Lo scambio di personale tecnico avrebbe avuto la sua espressione più significativa nell'inserimento di uno o più piloti italiani nei reparti di volo statunitensi, ma ciò non è stato possibile, si ritiene a causa della necessità statunitense di proteggere talune informazioni riservate legate al peculiare sistema d'arma. Non si esclude però che in futuro, con l'evolversi dei processi di integrazione, tale iniziativa possa concretizzarsi.

La commissione ha poi raccomandato di realizzare, nel settore della sicurezza del volo, una più approfondita azione di coordinamento tra l'Aeronautica militare italiana e i reparti USA operanti sul nostro territorio. Anche grazie alla pre-

senza nella commissione italiana dell'ispettore della sicurezza del volo dell'Aeronautica militare, è stata prevista la costituzione di un comitato congiunto italo-statunitense e progettato un sistema di verifica puntuale e completo che consente, attraverso una serie mirata di interventi nei confronti dei principali comandi statunitensi rischierati in Italia, di rendere chiaramente conoscibili le regole di volo italiane e l'ambiente operativo particolare e molto complesso nel quale i piloti stranieri sono chiamati ad operare.

Su iniziativa statunitense, la commissione ha ritenuto opportuno raccomandare anche l'attivazione di un sito Internet contenente tutte le informazioni, costantemente aggiornate, necessarie per la pianificazione dell'attività di volo a bassa e bassissima quota nel nostro paese.

In concreto, si tratta di un ulteriore ausilio a disposizione di tutti i reparti stranieri che, in tempo reale, potranno avere accesso alle più attuali informazioni sul teatro operativo nazionale, anche in una fase antecedente al proprio rischieramento in Italia.

Come indicazione di chiusura la commissione bilaterale ha infine raccomandato che tutte le nuove misure proposte, una volta approvate dalle competenti autorità politiche, siano incorporate negli accordi italo-statunitensi che già regolano la materia.

Su questo specifico punto la commissione italiana ha ritenuto opportuno effettuare un ulteriore passo in avanti; in particolare, nel trasmettere le conclusioni del lavoro svolto all'autorità militare nazionale, ha evidenziato la necessità che Italia e Stati Uniti diano corso, con urgenza, ad un processo più generalizzato di revisione e aggiornamento degli accordi bilaterali che regolano l'uso da parte statunitense di basi in territorio italiano, allo scopo di rendere tali intese più aderenti alle esigenze e alle necessità attuali dei due paesi.

Personalmente, come ho avuto modo di sottolineare in più occasioni, ritengo si tratti di una significativa opportunità per addivenire in tempi brevi ad una verifica

più ampia degli accordi stessi, in larga parte datati e bisognevoli di essere resi più rispondenti all'attuale contesto storico del nostro paese. Sono convinto che un attento lavoro di aggiornamento degli accordi in vigore, svolto nel pieno rispetto degli obblighi derivanti al nostro paese dalle alleanze sottoscritte in ambito internazionale, consentirebbe di definire in maniera più puntuale il quadro giuridico-operativo che regola la presenza e l'attività in territorio italiano di forze armate straniere.

Mi auguro che quanto sin qui detto possa costituire una risposta esauriente ai quesiti postimi e soddisfare le esigenze d'indagine di codesta Commissione. Rimango naturalmente a disposizione per ogni richiesta di chiarimento o per ulteriori elementi d'informazione che fossero ritenuti necessari. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie a lei, generale, per la sua ampia ed esaustiva relazione.

Prima di dare la parola ai colleghi, vorrei svolgere una considerazione a titolo personale, ma che ritengo possa essere estesa anche ai miei colleghi. Recentemente abbiamo fatto un sopralluogo all'aeroporto di Aviano; lei ha parlato del fatto che nell'accordo è contemplata la possibilità che personale italiano sia presente anche nelle strutture militari della NATO e viceversa. Tuttavia, almeno per quanto riguarda la base di Aviano, non abbiamo tratto la sensazione che questa raccomandazione sia stata messa in pratica. Vorrei sapere da lei se si sia trattato di una mia omissione nel non rilevare questa presenza o se invece effettivamente ad Aviano ciò non sia avvenuto.

MARCO BOATO. Ringrazio vivamente il generale Tricarico per la relazione che ha svolto, anche perché la commissione da lui presieduta insieme con il collega Prueher ha dovuto svolgere il proprio lavoro in 30 giorni, un tempo davvero molto limitato per una quantità di problemi assai complessi. Da questo punto di vista, stando a ciò che si riesce a capire, credo che sia stato svolto un ottimo

lavoro. Peraltro, questa Commissione d'inchiesta ha più volte dovuto lamentare il fatto (che ovviamente non riguarda lei, generale) che ci sono voluti 20 morti perché questo tipo di attività fosse posta in essere, ma ripeto che si tratta solo di una constatazione rispetto alla quale lei non ha alcuna responsabilità.

Venendo ora alla considerazione che è stata svolta poc'anzi dal presidente, ad un certo punto la delegazione della Commissione nella base di Aviano si è suddivisa in due, una è andata al centro radar e l'altra alla torre di controllo; avendo io partecipato alla visita alla torre di controllo, in quella sede ho notato invece la compresenza di militari statunitensi ed italiani, anzi, mi pare che la torre di controllo avesse un responsabile italiano essendo gli altri americani, per cui almeno in quella zona che abbiamo visionato si può dire che l'integrazione è stata realizzata.

PRESIDENTE. Nella sala operativa, però, ciò non è avvenuto.

MARCO BOATO. Vorrei ora fare una domanda sulla base del lavoro di ricognizione che i nostri consulenti hanno condotto sul rapporto della commissione Tricarico-Prueher. Nel vostro rapporto emerge che prima dell'incidente le relazioni nella linea di comando e di controllo statunitense erano molto complicate e non chiare e possono aver contribuito a creare un ambiente nel quale era posta insufficiente enfasi sulla familiarità con le procedure di volo previste e sulla aderenza alle stesse. Ovviamente tutto ciò è detto in modo eufemistico, stando a ciò che si è capito essere accaduto all'epoca. Pur rendendomi conto che lei ha lavorato *a posteriori*, vorrei chiederle quali elementi fossero emersi dalla ricognizione dei problemi. Se avete fatto delle raccomandazioni, peraltro molto puntuali ed esauritive, è evidente che avete riscontrato delle lacune. Vorrei pregarla di approfondire quest'aspetto.

Sempre con riferimento al passato, il volo che ha portato alla tragedia del

Cermis è stato definito non attribuibile all'organizzazione NATO ma volo di addestramento nazionale statunitense, per cui la domanda che le faccio (se è in grado di rispondere, ma penso di sì perché nel fare il vostro lavoro avete sicuramente fatto una ricognizione puntuale al riguardo) è la seguente: quali erano gli accordi bilaterali che regolavano questo tipo di voli, cioè voli di addestramento nazionali USA, con specifico riferimento a questi reparti di volo dipendenti da Comstrikeforsouth, qual era il gruppo di volo EA6B del comando dei *marines* che era rischierato ad Aviano per l'operazione *Deliberate guard*?

Al riguardo abbiamo avuto una lunga audizione - di cui avrò potuto leggere il resoconto stenografico - con il generale Vannucchi, che all'epoca era comandante della V ATAF di Vicenza, dalla quale - ma le stesse cose erano state dette anche nell'audizione dei magistrati di Trento e di Padova, per la magistratura civile e militare - è emerso che quel tipo di volo avrebbe dovuto essere in ipotesi autorizzato non da Martina Franca ma dal comando della V ATAF di Vicenza e che, se quella richiesta fosse stata rivolta appunto alla V ATAF di Vicenza, non sarebbe stata autorizzata perché non rientrava nel tipo di voli che potevano essere autorizzati.

La vostra non era una commissione d'inchiesta, questo mi è chiaro, quindi le mie domande tengono in qualche modo conto del fatto che siete partiti da una realtà che non funzionava certamente al meglio visto quello che era successo; ciò premesso, mi chiedo se lei non sia in grado di aiutare la Commissione circa una spiegazione del perché sia potuto succedere questo fatto, anche perché, per quanto risulta agli atti, si era già verificato in numerose occasioni che questo tipo di voli, che avrebbero dovuto eventualmente essere autorizzati dalla V ATAF di Vicenza, erano stati invece inseriti nelle richieste giornaliere di autorizzazioni al 31° stormo, cioè un reparto stanziale ad Aviano e non un reparto rischierato in funzione dell'operazione Bosnia, in qual-

che modo quindi mascherati nell'attività del 31° stormo. Se non ricordo male, vi erano già stati undici casi in cui era stata data un'autorizzazione che non avrebbe dovuto essere concessa.

Vengo ora ad alcune questioni, alle quali forse lei ha già in parte risposto nella conclusione della sua relazione; nel caso le chiederei di specificare meglio e di approfondire questo aspetto. Un primo quesito riguarda le parole da lei usate con riferimento alle raccomandazioni formulate dalla commissione Tricarico-Prueher quando ha detto che a tali raccomandazioni « è stata data pratica attuazione quasi per intero ». Non sto ipotizzando che ci sia stata una qualche disattenzione, ma vorrei capire, anche perché noi non siamo dei tecnici, quali siano le raccomandazioni che non sono state recepite e quali le ragioni.

Proprio con riferimento alle raccomandazioni della commissione da lei presieduta, ci siamo chiesti con il presidente e con i colleghi, nel corso della visita ad Aviano, ascoltando le informazioni fornite con molta cordialità e disponibilità sia dagli ufficiali italiani sia da quelli statunitensi, che tipo di natura giuridica e cogenza abbiano tali raccomandazioni. Ci è stato detto che le raccomandazioni recepite sono diventate immediatamente operative e regolano oggi l'attività di quella base (siamo andati ad Aviano proprio perché il *Prowler* di quel 3 febbraio del 1998 proveniva appunto da lì), ma non siamo riusciti a capire quale sia il loro livello di cogenza, cioè che cosa accadrebbe se quelle raccomandazioni non venissero più rispettate. Che tipo di violazione sarebbe? Mi pare che lei in qualche modo abbia risposto, ma vorrei che dicesse esplicitamente che un'ulteriore raccomandazione che voi fate è che le raccomandazioni - chiedo scusa per il bisticcio - vengano tradotte in norme all'interno degli accordi bilaterali da rivisitare integralmente o radicalmente. Questo ho sentito nell'ultima parte della sua relazione, ma l'interrogativo resta. Il giudizio sul lavoro svolto - ripeto che qui siamo tutti non tecnici, salvo alcuni nostri

consulenti che invece sono addetti ai lavori e suoi ex colleghi - mi pare positivo; si ritiene che sia stato svolto un buon lavoro e che siano state poste le premesse perché non possa più verificarsi un nuovo Cermis, a meno che qualcuno, pur autorizzato e partito regolarmente, non perda poi la testa e uccida se stesso o altri, perché nel caso del Cermis quei quattro potevano anche uccidere loro stessi, oltre alle venti vittime.

Ci pare di capire, dicevo, che il lavoro da voi fatto sia importante ed abbia molto a che fare con il secondo compito della nostra commissione. Il primo riguarda un accertamento, ovviamente non di natura giudiziaria, sulla strage del Cermis; il secondo è quello di fare in modo che questo non possa più accadere, salvo - ripeto - il caso di un impazzimento, della violazione di ogni regola, eccetera. Ma queste raccomandazioni che rilevanza hanno dal punto di vista della cogenza e, starei per dire, della loro natura giuridica?

LUIGI OLIVIERI. Come già diceva il collega Boato nell'intervento che mi ha preceduto, il lavoro svolto dalla commissione Tricarico-Prueher e l'accordo raggiunto agevolano moltissimo l'operatività ed il lavoro della nostra Commissione d'inchiesta, la quale ha appunto, come secondo scopo, quello di suggerire, se necessario, dopo una verifica della situazione attuale, eventuali modifiche alla struttura normativa che disciplina i voli a bassa e bassissima quota sul territorio nazionale nell'ambito delle esercitazioni militari in tempo di pace. Da questo punto di vista direi che il lavoro svolto ci agevola in modo sostanziale e denota, se ve ne era necessità, ma penso che questa sia ormai opinione comune, come tutto questo intervento poteva anche essere fatto in tempi antecedenti alla tragedia del Cermis.

Detto questo, considerato che evidentemente l'accordo è il frutto del consenso di due parti, vorrei chiederle, generale Tricarico, se in quell'accordo, della cui stesura lei è stato uno dei protagonisti,

qualcosa non sia stato recepito dai nostri interlocutori degli Stati Uniti. Vi è qualcosa che lei ritiene importante suggerire alla nostra Commissione perché sia ripreso in considerazione in un secondo momento di trattativa con gli Stati Uniti per pervenire ad un accordo ancora più stringente? Queste domande possono forse apparire banali, ma gli accordi si fanno sui punti d'intesa e non recepiscono mai fino in fondo la volontà dei due contraenti. Per noi è importante sapere se qualcosa sia rimasto fuori rispetto alle volontà del nostro paese.

Un altro aspetto, già accennato dal collega Boato ed emerso in modo corposo nella nostra visita ad Aviano, riguarda le modalità di recepimento dell'accordo non tanto e non solo in campo nazionale, ma anche da parte degli Stati Uniti. Alla fine del *briefing* tenuto nella parte statunitense di quella base, ad una precisa domanda rivolta da un membro di questa Commissione circa la coerenza degli accordi raggiunti nel loro sistema, i nostri interlocutori sono rimasti quasi incantati; per loro non esiste tale coerenza, è un ordine dato dall'ammiraglio responsabile delle forze navali statunitensi nel Mediterraneo, per cui in buona sostanza si è capito che, cambiando la persona, potevano anche cambiare gli interventi o i comandi. Mentre da parte nostra vi è stato un momento imperativo da parte dello Stato Maggiore, trasmesso direttamente alle nostre unità, per quanto riguarda il versante degli Stati Uniti ci è sembrato che tutto si basasse sulle persone attualmente al comando, anche se ovviamente il recepimento degli accordi, soprattutto in questa materia, si basa su un forte momento di consenso e quindi di *gentlemen's agreement*. Da parte della nostra Commissione, comunque da parte mia, vi è questa preoccupazione circa la non esistenza, in campo statunitense, di una qualche norma che renda cogenti gli accordi, indipendentemente dall'avvicinarsi degli uomini nelle posizioni di responsabilità.

Nella sua relazione, c'è infine, generale, una sollecitazione in merito alla necessità della revisione degli accordi che discipli-

nano le altre basi o comunque altri momenti di vita in queste basi degli Stati Uniti. Sicuramente si riferirà a Sigonella, oltre che ad Aviano. Perché ha fatto questo accenno e quali sono — mi rendo conto di uscire un po' dal campo più specifico del lavoro della nostra Commissione — secondo lei, visto che è entrato specificamente nella materia, le necessità impellenti cui richiamare la nostra autorità nazionale competente in materia?

FRANCESCO PAOLO LUCCHESI. Desidero innanzitutto esprimere un ringraziamento al generale Tricarico ed al suo collaboratore per la relazione molto dettagliata che è stata svolta e che suscita alcune riflessioni e considerazioni.

La relazione mette in evidenza che sussisteva un'estrema pericolosità in quel tipo di voli che allora si attuavano, tant'è vero che la revisione operata ha toccato molti punti, molte regole, molte procedure. Questo ci fa rendere conto, ma lo avevamo capito anche dalle altre audizioni svolte, del grado di pericolosità di una situazione in cui c'era già in un certo senso una tragedia annunciata, c'erano cioè le premesse perché si verificassero degli incidenti. Ma, a parte la pericolosità insita in quelle procedure e regole — ha aggiunto il generale Tricarico — c'è stato anche l'atteggiamento sconsiderato di un singolo pilota. Da questo punto di vista vorrei un giudizio del nostro interlocutore proprio sull'atteggiamento sconsiderato del pilota che, da quello che ho capito, è andato anche oltre quelle regole che già presentavano un'elevata pericolosità. La conclusione è stata quella di sospendere i voli a bassa quota dei reparti non stanziali e limitare comunque anche quelli dei reparti stanziali.

Un'altra domanda riguarda il futuro. Il generale ha detto che sarebbero necessari accordi bilaterali per quanto riguarda la presenza delle forze statunitensi e della NATO in Italia. Lei pensa che questa rinegoziazione sia urgente e, se sì, a quali pericoli andiamo incontro se non vi procediamo? È necessario completare gli accordi già raggiunti perché altrimenti si

potrebbero verificare altri pericoli, che a noi al momento non risultano, ma che in effetti ci sono?

GIOVANNI MARINO. Avendo ascoltato con estrema attenzione la relazione del generale Tricarico, vorrei fare qualche breve puntualizzazione. La sciagura del Cermis è del 3 febbraio 1998; la commissione bilaterale italo-statunitense è stata istituita nel marzo 1999 ed è stato assegnato ad essa un compito molto preciso e chiaro, che la commissione ha assolto in maniera pregevole.

Leggo dalla relazione: «La commissione bilaterale Tricarico-Prueher fu istituita nel marzo 1999 a seguito di un accordo tra l'allora Presidente del Consiglio D'Alema ed il Presidente Clinton, i quali dettero mandato ai rispettivi ministri della difesa di procedere ad una revisione critica delle norme regolanti l'esercizio del volo sul territorio italiano al fine di stabilirne la rispondenza ai criteri di sicurezza e di individuare, se del caso, quei provvedimenti che avrebbero meglio tutelato il rispetto dei canoni irrinunciabili della sicurezza del volo».

Da precedenti audizioni abbiamo appreso che nella zona di Cavalese le cose non andavano troppo bene prima del 3 febbraio 1998, per cui l'incarico conferito alla commissione era proprio nel senso che questa procedesse ad una revisione critica, al fine di evitare che incidenti di questo genere potessero ripetersi, e suggerisse nuove regole.

Generale Tricarico, questa Commissione ha un compito molto preciso sancito nell'articolo 1 della deliberazione con cui è stata costituita. Tale articolo stabilisce che viene istituita la Commissione per fare piena luce sugli avvenimenti, sulle cause e sulle responsabilità ad ogni livello dell'incidente avvenuto il 3 febbraio 1998 nel comune di Cavalese; per accertare l'adeguatezza delle norme che disciplinano i voli di addestramento militare in Italia, in particolare quelli effettuati da velivoli di forze alleate, ai fini della sicurezza delle popolazioni; per verificare le procedure e i sistemi di controllo dell'attività di cui al

punto precedente. Quindi, alla Commissione interessa capire perché quest'incidente sia accaduto, quali in effetti ne siano state le cause e perché siano stati tenuti determinati comportamenti. Essendo ovviamente successiva all'incidente, la relazione del generale Tricarico ben poco poteva dire e ha detto sulle cause dell'incidente del 3 febbraio 1998, che costituiscono l'oggetto specifico di cui questa Commissione si sta occupando.

Comunque, le misure suggerite dalla commissione bilaterale fanno chiaramente intendere che vi sono stati carenze, lacune, errori, regole non rispettate, insomma che il fatto è accaduto in un clima che certamente non è regolato da norme sufficientemente precise, per cui, come osservava il collega Lucchese, si può parlare di disastro annunciato, visto che abbiamo appreso che già in passato erano stati frequentemente lanciati allarmi su ciò che sarebbe potuto accadere.

La domanda, che penso riassume tutte le altre, è se, durante la predisposizione di questo rapporto cui avete proceduto in tempi davvero molto rapidi, abbiate riscontrato lacune e carenze e quali. Se avete stabilito nuove regole e comportamenti, ovviamente quelli adottati in passato si sono rivelati inadeguati ed insufficienti, mi pare lapalissiano. Vorrei pregarla, quindi, su questo particolare aspetto di dirci qualcosa di più preciso, soprattutto in relazione ai voli di addestramento ed a quelli a bassa quota che - ci è stato detto - richiedono particolare impegno e abilità ed ai quali procedono tutti i piloti che intendono conseguire un addestramento veramente valido.

PIETRO MITOLO. Nel ringraziare il generale per la relazione interessante ed esaustiva, vorrei limitarmi ad una domanda. Se è vero, com'è vero, che avete rilevato - ed è cosa lodevole - la necessità di identificare presso ogni reparto USA rischierato in Italia la figura di un responsabile deputato a certificare che l'attività di volo delle unità statunitensi nel nostro paese viene svolta nel pieno rispetto delle regole e delle normative di

volo italiano; se è vero, com'è vero — ed è importante — che occorre anche prevedere presso ciascuno di questi reparti la presenza di ufficiali italiani per ottimizzare il flusso delle informazioni e facilitare le comunicazioni, ciò porta a concludere, anche se forse un po' sbrigativamente, che l'attività fino a quel momento svolta dai reparti americani in Italia fosse libera da condizionamenti e fa temere che, in sostanza, le forze americane in Italia la facessero da padrone e che ponessero talvolta il nostro paese in condizioni di difficoltà. Non c'è dubbio, infatti, che un certo tipo di voli si siano svolti non dico con regolarità, ma con una certa frequenza: basti pensare che prima dell'incidente sono state effettuate circa 40 segnalazioni per denunciare la pericolosità di questi voli a bassa quota. Per di più si sa (è un dato accertato dall'autorità giudiziaria) che l'aereo che ha causato il disastro volava disponendo di carte americane, nelle quali non erano segnalate né la funivia né la località di Cavalese.

Purtroppo sono state necessarie 20 vittime prima di prendere delle decisioni come quelle che ha assunto la commissione di cui il generale faceva parte, e vorrei anche sottolineare con compiacimento come la maggior parte delle decisioni siano state proposte dalla componente italiana; si ha comunque il timore che queste forze dislocate in Italia, appartenenti alla NATO o alla V ATAF, agissero con troppa libertà, comunque al di là di ciò che avrebbe dovuto essere loro consentito.

ELVIO RUFFINO. Mi pare vi sia stato un generale riconoscimento del lavoro svolto in fase di predisposizione di questi accordi e delle novità introdotte, che sono rilevanti anche se purtroppo sono arrivate in ritardo. Mi riferisco a quello che avete definito senso di responsabilità di un'intera organizzazione come elemento sulla cui base creare le condizioni per la sicurezza del volo.

La parte che mi sembra più interessante della relazione del generale Tricarico è l'ultima, quella nella quale egli a

più riprese insiste sull'urgenza di un processo più generalizzato di revisione e di aggiornamento degli accordi bilaterali che regolano l'uso da parte statunitense di basi in territorio italiano, di una verifica più ampia degli accordi stessi, in larga parte datati e bisognevoli di essere resi più rispondenti all'attuale contesto storico del paese; infine, di una ridefinizione più puntuale del quadro giuridico ed operativo che regola la presenza nel territorio italiano di forze armate straniere.

Quindi, nei confronti di una Commissione che ha maturato un giudizio molto severo su ciò che è accaduto in passato e considerato in modo molto positivo il lavoro da lui svolto in prima persona, il generale Tricarico apre un orizzonte ulteriore, nel senso che fa intendere che il lavoro sin qui svolto è importante — su questo credo che nessuno abbia dubbi — ma che ci sono altri approdi cui arrivare, altri problemi da affrontare. Il generale Tricarico in questo momento svolge una funzione militare ma in rapporto con il Governo e per questo credo di potergli chiedere di cosa si tratti, cioè quali siano le questioni che debbono essere risolte ad un livello più generale, al di là di quello che ha interessato la commissione bilaterale. Riguardano la sovranità nazionale, la sicurezza del volo? Quali sono le questioni specifiche che il generale Tricarico, pronunciando quelle frasi, credo avesse in mente? Ma soprattutto, tenendo conto della sua funzione « politica », questo sforzo è in atto? Vorrei sapere, in sostanza, se lei ci ha detto certe cose sperando che si avverino in futuro o se si tratti di uno sforzo su cui concretamente il Governo e le autorità militari del nostro paese stanno operando. Questa è, infatti, una questione essenziale ai fini del lavoro della nostra Commissione in vista della relazione finale che dovremo predisporre.

PRESIDENTE. Generale Tricarico, certamente si sarà reso conto che la nostra Commissione aspettava con ansia di poterla ascoltare e per questo le domande dei colleghi sono state particolarmente incisive. È evidente che quanto lei ha

riferito risulta essenziale ai fini della predisposizione del documento finale da parte di questa Commissione, la quale è chiamata a rispondere al quesito di quali possano essere le misure per evitare che si ripetano tragedie come quella del Cermis, tema che chiaramente coincide con lo spirito e le finalità dell'accordo alla cui predisposizione lei ha partecipato.

Ritengo quindi quanto mai opportuno che si possano togliere tutti i veli possibili cosa che, oltre a rendere più chiaro e sostanziale lo spirito di quest'accordo, ci agevolerà moltissimo nel compito che ci è stato affidato dal Parlamento. La sua presenza, quindi, sta a significare la possibilità di avere da lei un aiuto per dare una risposta adeguata a quello che il Parlamento, il popolo italiano ci hanno chiesto.

LEONARDO TRICARICO, *Consigliere militare del Presidente del Consiglio dei ministri*. Se il presidente consente, nel rispondere ai quesiti non seguirò l'ordine in cui gli stessi mi sono stati posti, ma articolerò per argomenti le risposte, partendo dal punto, che ritengo più importante, come traspare anche dalla mia relazione, della revisione degli accordi.

Premetto che non c'è alcun pericolo in caso di mancata o tardiva revisione. Possiamo tutti stare tranquilli che la prosecuzione dell'attività di volo statunitense e più in generale straniera in Italia non comporta oggi alcun tipo di inconveniente ipotizzabile come pericolo, visto che è stato usato anche questo termine. La revisione però è necessaria. Perché? Intanto come aggiornamento. Oggi gli accordi sono molti; per quanto riguarda Aviano, ad esempio, c'è un accordo iniziale tecnico, seguito però da tutta una serie di aggiunte e varianti, l'ultima delle quali è legata allo spostamento sul territorio nazionale del 31° stormo con gli F16. È quindi anche un fatto di razionalizzazione e di aggiornamento.

Considero fondamentale che nella revisione di questi accordi si proceda con un occhio sempre attento e vigile a due punti essenziali. Il primo è la sovranità,

che deve essere sostenuta da un'attività di controllo ben strutturata ed organizzata. Il secondo è la reciprocità, un principio che farei sempre giocare nell'elaborazione degli accordi. Anche il mondo dell'aeronautica ha registrato un processo di globalizzazione; l'integrazione delle forze è sempre più estesa; ce ne siamo avvalsi e ne abbiamo tratto giovamento nel recente conflitto del Kosovo; proprio in virtù di questa globalizzazione, abbiamo reparti italiani periodicamente dislocati negli Stati Uniti o incidentalmente abbiamo presenze italiane presso forze armate sorelle statunitensi. Questo è sicuramente un buon punto di partenza per fare in modo che anche questo criterio della reciprocità giochi un ruolo significativo e di rilievo nella stesura degli accordi.

PRESIDENTE. Ci può dire qualcosa di più sull'aspetto della sovranità?

LEONARDO TRICARICO, *Consigliere militare del Presidente del Consiglio dei ministri*. Sì, ho visto emergere più o meno in modo latente questa domanda nei quesiti dei commissari, anche nelle precedenti audizioni di cui ho potuto leggere i resoconti stenografici. I trenta giorni concessimi (non dico questo per « invocare la clemenza » della Commissione, ma perché il fatto ha anche un aspetto politico) sono stati da me vissuti come vicecomandante della forza multinazionale che operava nei Balcani (il raffronto delle date può dirvi anche come « caldo » fosse quel momento) e come comandante nazionale operativo delle forze italiane. Questo è stato un fatto anche positivo, se correlato al mio incarico di presidente della componente italiana della commissione Tricarico-Prueher, perché è stato un momento d'intensa integrazione con le forze statunitensi, con la loro struttura di comando, con colleghi ed equipaggi chiamati ad operare, come poi è emerso, per settantotto giorni, un lungo periodo che mi ha dato una sensazione più precisa di una realtà che già conoscevo e cioè che un problema di sovranità, secondo me, non è mai esistito. Guardando alla mia vita

posso dire, sia pure aneddoticamente, che quando il nostro paese nel suo complesso, senza crepe nella struttura, ha fatto presente la propria sovranità, non ci sono stati mai casi in cui questa non sia stata rispettata, semmai c'è da dire che ...

MARCO BOATO. Lei sa che ci sono episodi storico-politici che mettono un po' in discussione questa ricostruzione. La vicenda Sigonella è stata un conflitto in materia di sovranità. Non ne faccio ovviamente una responsabilità a lei, ma che lei dica che non è mai esistito un problema al riguardo. L'episodio di Sigonella successo a metà degli anni ottanta, ha chiamato in causa il Presidente del Consiglio italiano ed il Presidente degli Stati Uniti. Non ne faccio alcun carico a lei, ma lei ha reso un'affermazione molto forte.

LEONARDO TRICARICO, *Consigliere militare del Presidente del Consiglio dei ministri*. Ho parlato della mia esperienza e, per quanto riguarda il 10 ottobre 1985 e la base di Sigonella, posso far testimonianza che a mezzanotte e qualche minuto quattro avieri VAM dell'Aeronautica militare sono stati messi a guardia della scaletta del velivolo egiziano con l'ordine di non far avvicinare nessuno. La Delta Force o, comunque, il comando statunitense presente in loco, non ha tentato di violare la consegna di quei quattro avieri, che insieme all'ufficiale di guardia, secondo me, sono stati i veri artefici del rispetto della sovranità italiana in una maniera che ha poi coinvolto il paese per intero, dal Presidente del Consiglio fino a quei giovani diciannovenni in servizio di leva a Sigonella.

Anche le altre esperienze e i lavori della vostra Commissione sono un'ulteriore testimonianza, a mio modo di vedere, dell'affermazione della sovranità italiana. Ho detto che la natura precettiva di questi provvedimenti non è sfuggita alle parti interessate, ho detto che quasi tutti i provvedimenti sono nati da parte italiana: coniugando queste due affermazioni, si vede come anche in questo caso ci sia stata una sostanziale tenuta del nostro diritto.

Dicevo che a volte il sistema non è così coeso nel pretendere il rispetto della sovranità. Sento — parlo del mio ambiente, naturalmente — molte lamentele sul mancato rispetto, ma vedo poche azioni concrete ed incisive. Il mio modestissimo e personale pensiero e suggerimento è, dunque, quello di fare molto di più per ottenere il rispetto della sovranità e di lamentarsi meno. Ho forse espresso il concetto in maniera ruvida, ma ho voluto che il mio pensiero fosse chiaro.

PRESIDENTE. È una presa di coscienza del proprio diritto espressa in termini abbastanza...

LEONARDO TRICARICO, *Consigliere militare del Presidente del Consiglio dei ministri*. Abbastanza militareschi. Sono un militare.

GIOVANNI MARINO. Il problema della sovranità nell'incidente del Cermis è tutt'altra cosa per quelle famose riserve di giurisdizione.

PRESIDENTE. Ci scusiamo per queste interruzioni, ma sono dovute all'interesse che suscita il suo parlare.

LEONARDO TRICARICO, *Consigliere militare del Presidente del Consiglio dei ministri*. Per carità, la mia era una specie di provocazione, per cui è un segno positivo.

Tornando agli accordi e a cosa ha fatto il Governo, credo che questo stia facendo il proprio dovere in quanto nel 1995 la razionalizzazione di questi accordi ha portato ad un memorandum d'intesa fra Ministero della difesa della Repubblica italiana e dipartimento della difesa statunitense, noto come *shell agreement*, che è stato approvato; vi sono cinque articoli fondamentali e un modello tipico di accordo tecnico, da usare come guida per la sottoscrizione di un numero di accordi tecnici pari a quante sono tutte le basi statunitensi in Italia. Vi è poi una parte

che riguarda il calcolo del valore delle singole infrastrutture quando le stesse vengono lasciate libere.

Vi è poi la stesura di quelli che credo si chiamino protocolli aggiuntivi, comunque di altri accordi tecnici il cui prototipo, pronto per la firma, riguarda la base di Sigonella. So che recentemente è stato inviato al Ministero degli affari esteri per il coordinamento; trattandosi di attività internazionali, è un passo più che doveroso. Se non è stato già firmato, lo sarà proprio in questi giorni; a me manca l'aggiornamento delle ultime settimane. Firmato questo, gli altri verranno di conseguenza e quindi siamo sulla buona strada. Da parte mia, credo che il completamento di questi accordi, tenendo sempre presenti i due principi della sovranità e della reciprocità cui ho fatto cenno, possa farci ritenere il sistema più soddisfacente per il nostro paese.

MARCO BOATO. Uno dei problemi emersi nell'audizione con l'autorità giudiziaria, anche sotto il profilo dell'individuazione delle responsabilità, è il fatto che, mentre l'accordo riguardante la Marina e l'Esercito era stato sottoscritto dalle due parti, era pronto ma non era mai stato sottoscritto quello con l'Aeronautica. Vorrei sapere se anche a lei risulti tale circostanza e se sia riuscito a darsi una spiegazione di essa.

LEONARDO TRICARICO, *Consigliere militare del Presidente del Consiglio dei ministri*. Onorevole Boato, purtroppo non sono in grado di darle una risposta; ho letto di quanto da lei affermato in più di una delle precedenti audizioni, ma devo ammettere di non essere documentato al riguardo. Tuttavia, se la Commissione lo desidera, posso tranquillamente acquisire tutte le relative informazioni e farle avere alla Commissione.

MARCO BOATO. Se può farle avere al presidente, ciò sarà per noi estremamente utile.

LEONARDO TRICARICO, *Consigliere militare del Presidente del Consiglio dei*

ministri. Venendo ora alla situazione precedente all'incidente del Cermis, non credo che il nostro spazio aereo fosse il *far West* dove a tutti era consentito adottare comportamenti irresponsabili o sconsiderati, se vogliamo usare un termine da me adoperato in riferimento non all'equipaggio del *prowler*, ma ad una situazione molto più generica.

Le regole esistevano, il fatto che non siano state rispettate non vuol dire che non fossero buone. Noi abbiamo cercato di individuare, alla luce dell'accaduto, delle altre regole che ci rendessero più tranquilli rispetto all'eventualità che un fatto così grave potesse ripetersi. La sospensione dei voli per i reparti non stanziati è giustificata dal fatto che non è possibile ad alcuno, in un territorio così difficile e complesso come quello italiano, acquisire quel patrimonio di conoscenze ma anche di cultura, che gli consenta di volare da professionista sul territorio italiano.

Parlando da pilota, devo dire che quello a bassa quota è il volo che più di qualunque altro esercita una sorta di attrazione, che fa riferimento poi alle motivazioni del pilota, per il quale quindi serve un equilibrio inattaccabile da stimoli esterni, nonché una struttura, al di sopra dell'individuo, responsabile, ben collaudata, vigile. Volare in ambienti non conosciuti che immagino molto attrattivi, come può essere il territorio italiano, costituisce uno stimolo in più, che va ad aggiungersi ad un equilibrio che si fa molta fatica a mantenere. Sulla base del banale detto per il quale l'occasione fa l'uomo ladro, abbiamo voluto togliere l'occasione in modo da essere tutti più tranquilli.

Gli altri provvedimenti rappresentano senz'altro un miglioramento di regole che erano già buone. Mi ricollego alla mia contemporanea esperienza di comandante della NATO: al momento dell'investigazione credo che ad Aviano vi fossero 16 gruppi diversi di velivoli stranieri, ovviamente non solo statunitensi, perché la maggior parte delle forze durante il conflitto del Kosovo era schierata ad Aviano.

Questi 16 gruppi di volo operavano tutti e solamente nel contesto dell'operazione. Riprodurre una situazione del genere in tempo di pace sicuramente avrebbe provocato delle difficoltà al comandante italiano di Aviano, ammesso che a lui fosse devoluto il compito di controllare 16 soggetti che presentano 16 piani di volo. Ecco perché l'istituzione di un responsabile, che nel caso di Aviano si identifica con il comandante del 31° stormo statunitense, ci rende più tranquilli riguardo alla possibilità che non si ripeta ciò che è accaduto con il volo AV47B del 3 febbraio 1998.

Quanto alla coerenza di queste raccomandazioni, è probabilmente un'ovvietà se affermo che il 13 aprile mi sono considerato libero da qualsiasi ulteriore impegno e quindi non posso in maniera diretta dare un'assicurazione al riguardo e potrei essere smentito in quello che dirò. È chiaro, tuttavia, che, sottoposte queste raccomandazioni ai due ministri della difesa, una volta approvate e mandate ai rispettivi Capi di Governo, trattandosi di misure attinenti alla sicurezza del volo, mi attendo che le stesse vengano mandate a compimento, in modo che non accada, come qualcuno di lor signori ha avuto occasione di rilevare o di sospettare, che siano collegate ad una persona anziché ad un'altra.

Fra l'altro, vorrei cogliere quest'occasione per far rilevare che l'aeronautica statunitense ha avuto un danno di immagine, perché non è stata l'aeronautica statunitense l'artefice dell'incidente, ma sono stati ...

MARCO BOATO. I *marines*.

LEONARDO TRICARICO, *Consigliere militare del Presidente del Consiglio dei ministri*. E questa è una cosa non da poco. Sono due cose completamente distinte e diverse. Ho avuto modo di conoscere personalmente le due componenti dello strumento militare statunitense e, non per spirito di corpo, perché anch'io sono un aviatore, posso dire che l'aeronautica è una cosa e i *marines* un'altra. Dico questo

perché con il 31° stormo, e quindi con il responsabile da adesso in poi delle attività di volo che avranno origine ad Ariano, siamo confidenti su comportamenti rigorosi ed osservanti; quindi, non sarei così certo del fatto che l'avvicendamento di uno o più soggetti possa causare inconvenienti.

È stato chiesto cosa abbia fatto il governo statunitense perché in parallelo alla struttura gerarchico-funzionale italiana fossero emanate disposizioni; sinceramente non ho questo dato, posso farlo avere, ma quanto prima tutto questo deve far parte di un accordo sottoscritto, preciso e dettagliato che metta la parte italiana in grado di esercitare le famose funzioni cui facevo riferimento prima, senza alcun tipo di difficoltà.

Un altro punto toccato è stato quello del personale italiano che dovrebbe essere integrato nei reparti statunitensi. Avevo chiesto che potesse trattarsi di uno o più piloti; abbiamo dei precedenti, anche con gli Stati Uniti, di scambio di piloti; è un'esperienza senz'altro positiva che si va diffondendo sempre di più in Europa; soprattutto a livello di naviganti si realizzano, anche in virtù di passioni e motivazioni comuni, integrazioni molto più proficue ai fini del rispetto della norma, che è poi ciò che soprattutto ci interessa. Il requisito non era quello del personale navigante, ma di personale tecnico a livello di operazioni, e questo credo che sia stato fatto o sarà senz'altro fatto senza alcun problema attuativo. Per quanto riguarda il personale della torre di controllo, a cui qualcuno ha accennato, è un'integrazione che esiste da sempre.

MARCO BOATO. Sì, ma il presidente si interrogava sul fatto che abbiamo visitato anche il reparto operativo, dove vengono costruiti i piani di volo, ed in quel quadro non abbiamo registrato una presenza italiana. Nella nostra visita abbiamo avuto la massima collaborazione e non abbiamo tratto alcuna sensazione di reticenza o cose del genere, ma da quel punto di vista è sembrata una struttura esclusivamente americana, cioè, come diceva il presidente,

non ci è parso di poter rilevare uno scambio o un'integrazione.

LEONARDO TRICARICO, *Consigliere militare del Presidente del Consiglio dei ministri*. Mi riservo anche su questo di far avere una nota alla Commissione, in modo che l'interscambio possa essere più chiaro e dettagliato.

Per quanto riguarda la catena di comando, ho visto quella che ho trovato; ho fatto naturalmente un sopralluogo anche ad Aviano, perché la visione dei luoghi fisici e delle persone mi aiutasse a comprendere meglio come sia potuto succedere che nel piano di volo di uno stormo dell'aviazione statunitense sia stato inserito un clandestino, un volo che non doveva sicuramente seguire quella trafila. La catena era debole, non c'è dubbio. La struttura era permeabile, ed infatti è successo che questo volo sia stato inserito in un piano di volo giornaliero, quando invece doveva andare a finire in un *task-order* gestito dal comando NATO con sede a Vicenza.

MARCO BOATO. Risulta che c'erano stati almeno undici precedenti analoghi; in quel caso, il 3 febbraio, è successa la tragedia perché, al di là del fatto che non doveva esserci quel tipo di volo, poi quel pilota ha violato tutte le regole, rotta, velocità, quota, tutto. Le regole probabilmente non erano adeguate, ma quel pilota le ha violate tutte. C'erano però, dicevo, molti precedenti e ci siamo interrogati con il generale Vannucchi per cercare di capire come mai nessuno si fosse accorto di questo.

LEONARDO TRICARICO, *Consigliere militare del Presidente del Consiglio dei ministri*. Se il fatto è successo, evidentemente la struttura lo ha accettato; quindi proprio per questo una sorveglianza più puntuale sulla base di accordi chiari, dettagliati ed aggiornati, con una responsabilizzazione statunitense o di altro paese, con livelli di supervisione intermedi (a livelli anche più bassi), con responsabilizzazione degli equipaggi che debbono

firmare di aver preso visione di tutte le norme, anche le più aggiornate, e con - voglio sottolinearlo - la funzione della sicurezza del volo (so che vi sono stati già quattro incontri con la controparte statunitense e la sicurezza del volo è un po' il sale della nostra quotidianità, la nostra coscienza materializzata in una struttura posta al massimo livello nella nostra gerarchia; l'ispettore dipende direttamente dal capo di Stato maggiore, il titolare trascorre la massima parte del suo tempo non in ufficio, ma presso i reparti per « annusare » sempre situazioni che possono evolvere in senso contrario ai canoni della sicurezza del volo); tutto questo credo ci possa sicuramente rendere più tranquilli, senza nulla togliere ai fatti che sono successi e che forse meriterebbero un approfondimento; io comunque ritengo che le norme aggiuntive previste e quelle legate agli accordi da varare ci possano sicuramente rendere più tranquilli, anche rispetto ad inconvenienti del tipo di quello degli undici voli a bassa quota o dello sciagurato volo del 3 febbraio.

L'onorevole Olivieri chiedeva cosa non sia stato accettato nel corso delle negoziazioni. Certo eravamo controparte; si usa dire che il colloquio è stato franco ed aperto; in effetti è stato proprio così, ma è stato accettato tutto. Naturalmente c'è stato il « piccolo dettaglio » del pilota, però non si può non tener conto di certi gradi di tutela che ancora gli Stati Uniti vogliono realizzare, anche se debbo dire che alla prima domanda posta al mio collega statunitense responsabile per tutte le forze del sud Europa è stato risposto con un sì quasi entusiastico, ma poi evidentemente un'analisi più accurata e di dettaglio ha fatto propendere, almeno per il momento, per l'accantonamento di questo progetto.

MARCO BOATO. Nella sua esposizione lei ha detto che le raccomandazioni sono state raccolte quasi per intero: a cosa si riferiva?

LEONARDO TRICARICO, *Consigliere militare del Presidente del Consiglio dei ministri*. Mi riferivo al fatto che non è

ancora attivo un sito Internet; non conosco le ragioni di tale circostanza, penso si tratti di un fatto tecnico, che non ha nulla di concettuale. Non so se abbiate già avuto modo di vedere uno dei nostri manuali: quello che ho in mano è la parte seconda del manuale BOAC e contiene una tale messe di informazioni - lo ripeto - alle quali sicuramente un ausilio elettronico non può che costituire un'agevolazione per chi pianifica i voli a bassa quota.

MARCO BOATO. Potrebbero esservi problemi di sicurezza e di riservatezza nella scelta di non aprire il sito Internet, che pure era stato prospettato.

LEONARDO TRICARICO, *Consigliere militare del Presidente del Consiglio dei ministri*. No, non credo vi siano questi problemi. Questo è un manuale la cui divulgazione è massima, per cui un sito Internet in questo campo è certamente da sostenere e da promuovere più che da guardare con cautela. Si tratta di una serie di norme e di atti che aiutano chi vola in Italia, soprattutto a bassa quota.

Mi pare, presidente, a meno di qualche dimenticanza, di aver risposto a tutte le domande.

PRESIDENTE. Come lei sa, generale, il Trattato di Londra prevede la riserva di giurisdizione a condizioni di reciprocità. Si è detto che conviene anche ai piloti italiani che questa riserva di sia, perché si correrebbe il rischio di veder giudicato un pilota italiano dalla corte di un paese straniero. È stato toccato questo tema durante i lavori della commissione bilaterale?

LEONARDO TRICARICO, *Consigliere militare del Presidente del Consiglio dei ministri*. Abbiamo dato per scontato che la giurisdizione non presentasse punti oscuri o da approfondire. Tra l'altro, personalmente ravviso logicità in tutto questo: stiamo per tornare in Congo, paese che evoca una tragedia italiana di tanti anni fa, e probabilmente due G222 dell'aeronautica militare italiana parti-

ranno per una missione sotto l'egida delle Nazioni unite. Se uno dei nostri piloti avesse qualche disavventura - naturalmente siamo superstiziosi e facciamo tutti gli scongiuri del caso -, non mi farebbe piacere pensare, con tutto il rispetto dovuto a questo paese straniero, che verrebbe giudicato da una corte del Congo.

MARCO BOATO. Lei ha perfettamente ragione, ma il riferimento era all'ambito dei paesi NATO, perché questo riguarda il Trattato di Londra.

LEONARDO TRICARICO, *Consigliere militare del Presidente del Consiglio dei ministri*. Allora, porterò l'abusato esempio di Ramstein, episodio nel quale ho avuto una parte attiva in quanto in fase d'indennizzo questa problematica è emersa: la Germania, incolpevole nella sostanza, aveva anche subito i danni più gravi, morti e centinaia di ustionati. L'Italia è stata la causa dell'incidente; gli Stati Uniti avevano organizzato una manifestazione in una loro base, però gli indennizzi, ai sensi dell'accordo NATO, sono stati corrisposti dall'Italia nella misura del 75 per cento e dalla Germania in quella del 25 per cento, mentre gli Stati Uniti da questo punto di vista non si sono fatti carico di alcuna responsabilità.

Ciò dimostra che la questione della giurisdizione è ormai un fatto collaudato, sul quale non ci siamo addentrati, né personalmente ritengo che debba essere messo in discussione.

GIOVANNI MARINO. La riserva è contenuta nei trattati, che noi dobbiamo rispettare.

MARCO BOATO. Si parlava di una rivisitazione dei trattati, un argomento sul quale non credo che la commissione bilaterale potesse incidere.

LUIGI OLIVIERI. Generale, vorrei sottoporle una curiosità che ci portiamo dietro da quando abbiamo iniziato a studiare questa materia e rispetto alla

quale lei può non avere conoscenza diretta o decidere di non rispondere. Mi riferisco al famoso messaggio del 21 aprile 1997 al quale, come lei certamente avrà verificato, sono state dedicate parecchie audizioni da parte della Commissione. Vorrei conoscere la sua opinione in merito alla precettività o meno di quel messaggio.

FRANCESCO PAOLO LUCCHESI. Generale, lei ha parlato di tutela delle popolazioni di una zona in cui c'è anche un rischio sismico, in rapporto con la particolare orografia della stessa. Ciò significa che, quando sono iniziati i voli a bassa quota, risultava evidente che quella particolare situazione ambientale determinava condizioni di maggior pericolo.

LEONARDO TRICARICO, *Consigliere militare del Presidente del Consiglio dei ministri*. Sul messaggio del 21 aprile non vorrei esprimermi, se non - debbo fare questa precisazione - con una mia sensazione. In tutti gli incarichi che ho svolto nella mia carriera - da quello di ufficiale che legge i messaggi, fino a quelli più elevati - sono sempre stato abituato ad interpretare un messaggio che arriva per conoscenza come non precettivo. Naturalmente mi chiedo perché chi ha originato quel messaggio abbia ritenuto di dovermi rendere edotto del suo contenuto: o la cosa era evidente, oppure lo accantonavo, se non intravedevo io delle ragioni per renderlo precettivo o farmi parte attiva rispetto al suo contenuto.

Sull'interpretazione di quest'aspetto, penso che chi lo ha originato potrà essere senz'altro più preciso. Quel messaggio era diretto, se non ricordo male, a tutti gli alti comandi della NATO da parte dello Stato maggiore che in quel momento era il Ministero della difesa italiano. Tento allora un'interpretazione: prima di renderlo precettivo si è forse tentato un coinvolgimento ad alto livello, ad un livello paritetico rispetto al Governo italiano, rispetto ai sacrifici che venivano richiesti (sacrifici nel senso di ritorno addestrativo per i

reparti cui era diretto); si è tentato prima un coinvolgimento ad alto livello per poter poi passare alla vera e propria precettività. Era una serie di provvedimenti che non riguardavano soltanto l'effettuazione di voli a bassa quota e, se non ricordo male, non solo gli Stati Uniti, ma un po' tutti i reparti rischierati in Italia che in quel momento erano venuti a costituire una presenza che si sentiva; era un'attività consistente legata all'operazione *Deliberate guard*. Quindi la mia risposta è che io personalmente (così mi hanno insegnato e così mi sono comportato) quando sono messo a conoscenza di una certa azione, non do pratica attuazione; ci saranno stati sicuramente dei motivi che avranno consigliato questo tipo di indirizzo del messaggio, questa classificazione in due blocchi: per competenza e per conoscenza.

Per quanto riguarda la risposta dell'onorevole Lucchese, io ho cercato di mettere insieme un po' tutti gli interessi legittimi del nostro territorio ed il riferimento alle aree sismiche è relativo ad una sensibilità che sicuramente ha il pilota italiano, sicuramente ha chi risiede stabilmente in Italia, ma non chi viene da un'altra nazione; sorvolare Foligno dopo il settembre del 1997 avrebbe rappresentato per me certamente un motivo di grande attenzione (in prima istanza lo avrei evitato e, se proprio non fosse stato possibile, avrei preso tutte le precauzioni necessarie), ma certamente la stessa cosa non la si potrebbe pretendere da chi non conosce il nostro territorio. Questo era il senso della considerazione.

PRESIDENTE. Ringrazio nuovamente il generale Tricarico per il contributo recato e tutti i colleghi intervenuti.

La seduta termina alle 21,45.

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO
STENOGRAFIA

DOTT. VINCENZO ARISTA

Licenziato per la stampa
il 5 giugno 2000.