

**COMMISSIONI RIUNITE**  
**DIFESA (IV) DELLA CAMERA DEI DEPUTATI**  
**DIFESA (4<sup>a</sup>) DEL SENATO DELLA REPUBBLICA**

**(n. 1)**

**SEDUTA DI GIOVEDÌ 5 FEBBRAIO 1998**

**COMUNICAZIONI DEL MINISTRO DELLA DIFESA, BENIAMINO ANDREATTA,  
SUL DISASTRO DELLA FUNIVIA DEL CERMIS (MASI DI CAVALESE-TRENTO)**

**PRESIDENZA DEL PRESIDENTE DELLA IV COMMISSIONE  
DELLA CAMERA DEI DEPUTATI VALDO SPINI**

## COMMISSIONI RIUNITE

**DIFESA (IV) DELLA CAMERA DEI DEPUTATI  
DIFESA (4<sup>a</sup>) DEL SENATO DELLA REPUBBLICA**

(n. 1)

**SEDUTA DI GIOVEDÌ 5 FEBBRAIO 1998**

**COMUNICAZIONI DEL MINISTRO DELLA DIFESA, BENIAMINO ANDREATTA,  
SUL DISASTRO DELLA FUNIVIA DEL CERMIS (MASI DI CAVALESE-TRENTO)**

**PRESIDENZA DEL PRESIDENTE DELLA IV COMMISSIONE  
DELLA CAMERA DEI DEPUTATI VALDO SPINI**

**INDICE**

	PAG.		PAG.
<b>Sulla pubblicità dei lavori:</b>		<b>Brutti Massimo, Sottosegretario di Stato per la difesa</b> .....	34
Spini Valdo, <i>Presidente</i> .....	3	<b>De Santis Carmine (gruppo CCD)</b> .....	39, 41
<b>Comunicazioni del ministro della difesa, Beniamino Andreatta, sul disastro della funivia del Cermis (Masi di Cavalese- Trento):</b>		<b>Detomas Giuseppe (gruppo misto-mino- ranze linguistiche)</b> .....	12
Spini Valdo, <i>Presidente</i> .....	3, 11, 25, 27, 33, 39 40, 42, 45, 47	<b>Fontan Rolando (gruppo lega nord per l'indipendenza della Padania)</b> .....	17
Andreatta Beniamino, <i>Ministro della difesa</i> .....	4, 11 12, 39, 42, 44, 45, 47	<b>Gnaga Simone (gruppo lega nord per l'indipendenza della Padania)</b> .....	41
Angelici Vittorio (gruppo popolari e de- mocratici-l'Ulivo) .....	35	<b>Gualtieri Libero, Presidente della 4<sup>a</sup> Com- missione del Senato</b> .....	47
Boato Marco (gruppo misto-verdi-l'Ulivo) .	11, 20 26, 27, 30, 44	<b>Gubert Renzo (gruppo CDU)</b> .....	22
Borghesio Mario (gruppo lega nord per l'indipendenza della Padania) .....	37	<b>Manca Vincenzo Ruggero (gruppo forza Italia)</b> .....	11, 12

---

XIII LEGISLATURA — COMM. RIUNITE IV CAMERA-4<sup>A</sup> SENATO — SEDUTA DEL 5 FEBBRAIO 1998

---

	PAG.		PAG.
Mattarella Sergio (gruppo popolari e democratici-l'Ulivo) .....	16	Olivieri Luigi (gruppo sinistra democratica-l'Ulivo) .....	36
Mitolo Pietro (gruppo alleanza nazionale) .....	13, 30 39, 41, 44	Rizzo Marco (gruppo rifondazione comunista-progressisti) .....	33, 34
Mussi Fabio (gruppo sinistra democratica-l'Ulivo) .....	19, 20, 39	Semenzato Stefano (gruppo verdi-l'Ulivo) .	23
Nardini Maria Celeste (gruppo rifondazione comunista-progressisti) .....	14	Tarolli Ivo (gruppo CCD) .....	25, 26, 27
		Tassone Mario (gruppo misto-CDU) .....	27, 47

**La seduta comincia alle 12.10.**

**Sulla pubblicità dei lavori.**

PRESIDENTE. Se non vi sono obiezioni, rimane stabilito che la pubblicità dei lavori sia assicurata anche attraverso impianti audiovisivi a circuito chiuso.

*(Così rimane stabilito).*

**Comunicazioni del ministro della difesa, Beniamino Andreatta, sul disastro della funivia del Cermis (Masi di Cavalese - Trento).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca comunicazioni del ministro della difesa, Beniamino Andreatta, sul disastro della funivia del Cermis (Masi di Cavalese - Trento).

Onorevoli deputati, onorevoli senatori, nel pomeriggio del 3 febbraio un aereo militare americano proveniente dalla base di Aviano, in volo di esercitazione sopra la Val di Fiemme, agganciava il cavo di una funivia del Cermis travolgendolo e provocando la caduta di una cabina piena di viaggiatori. Sono morte 20 persone, 11 uomini e 9 donne, di cui 8 tedeschi, 5 belgi, 3 italiani, 2 polacchi, un austriaco e una olandese. Alla loro memoria ci inchiniamo, ai loro cari inviamo i nostri sentimenti di più profondo cordoglio.

Una tragedia inaccettabile, per far luce sulla quale abbiamo riunito, in sessione straordinaria, la Commissione difesa della Camera in seduta congiunta - e ringrazio il presidente Gualtieri - con la Commissione difesa del Senato.

È presente il ministro della difesa, Beniamino Andreatta, perché ci informi su tutto quanto è avvenuto prima e dopo la tragedia e sui rimedi da prendere, cioè se le regole di volo siano state infrante e/o se ne occorrono altre più severe e quali garanzie vi siano perché gli aerei americani, e in genere gli aerei stranieri, le seguano.

Ma credo necessario inviare anche un appello al Governo e alle autorità competenti americane. Proprio perché sono caduti i blocchi contrapposti, proprio perché oltre ad un rapporto di leale alleanza tra Italia e Stati Uniti vi è un legame di particolare, intensa amicizia, formulo un appello alla trasparenza, alla collaborazione, alla eliminazione di ogni ostacolo al lavoro delle autorità italiane. Noi vogliamo notizie, spiegazioni, ricostruzioni dei fatti, accertamento delle responsabilità, punizione dei responsabili, ove ve ne siano.

Noi come italiani siamo responsabili della sicurezza dei nostri cittadini e della sicurezza dei turisti che ospitiamo sul nostro territorio. Abbiamo il diritto di sapere e di essere coinvolti.

Valuteremo poi le dichiarazioni del ministro, le prese di posizione dei gruppi parlamentari. Alla fine, nelle sedi proprie e competenti, svolgeremo - voglio dirlo fin d'ora - tutti gli atti parlamentari necessari per concorrere al completo accertamento della verità nelle sue implicazioni interne ed internazionali. Nell'ambito delle nostre competenze non lasceremo niente di intentato per chiarire l'episodio, fare giustizia e impedire che se ne verifichino altri del genere.

Questo intendevo dire a nome di tutti i componenti le Commissioni, che invito ad osservare un minuto di silenzio alla memoria delle vittime (*Il presidente si leva in piedi e con lui i parlamentari e i membri del Governo*).

Do ora la parola al ministro della difesa.

**BENIAMINO ANDREATTA**, *Ministro della difesa*. Signori presidenti, il tragico incidente di Cavalese, in cui hanno perso la vita 20 persone, ai cui familiari rinnovo le espressioni del profondo cordoglio mio e di tutto il Governo, non può non porci il problema di un severo riesame di regole e procedure che riguardano le attività di volo e la loro compatibilità con la sicurezza della popolazione.

Innanzitutto ritengo che debbano essere chiariti, sul piano della dinamica e del percorso della missione, i fatti antecedenti al tragico urto. Il velivolo *EA-6* degli Stati Uniti, con a bordo 4 membri di equipaggio, schierato sull'aeroporto di Aviano per partecipare alle missioni in Bosnia, è decollato dalla stessa base di Aviano alle ore 14,36 locali con il nominativo *EASY 01*, per seguire il percorso regolarmente pianificato il giorno precedente, 2 febbraio 1998, ed inserito nel programma di volo giornaliero nazionale previsto per il 3 febbraio, che è stato autorizzato dal centro operativo di controllo di Martina Franca.

Il percorso pianificato, di carattere standard, prevedeva, dopo il decollo, l'inserimento ad una quota di 3.500 piedi fino al punto di riporto di Cortina e successivamente una navigazione a bassa quota e l'atterraggio ad Aviano. I piloti dovevano condurre il volo secondo le regole BOAT (traffico aereo operativo a bassissima quota) da Cortina fino al punto della Marmolada. Pertanto la *EASY 01* è decollata da Aviano per dirigersi verso punti significativi esterni alle località di Cortina d'Ampezzo, Brunico, Ponte di Legno, Casalmaggiore, lago di Garda, Riva, area della Marmolada, rientrando quindi ad Aviano.

Va precisato che dalla Marmolada il percorso continuava con l'introduzione delle regole del volo strumentale e, quindi, con l'abbandono del volo a vista. Fino al punto di Riva la missione veniva condotta come previsto dal piano di volo, mentre successivamente, in direzione Marmolada, deviava di circa 4 o 5 miglia sulla sinistra della rotta pianificata. È in tale tratto della navigazione che, in località Cavalese, avveniva l'impatto con il cavo della funivia del Cermis, provocando la caduta della cabina che ha causato la morte di venti persone.

Dopo l'impatto con il cavo, il pilota dichiarava l'emergenza e rientrava all'aeroporto di Aviano dove (come riportato dalla torre di controllo della stessa base) il velivolo, con la deriva posteriore danneggiata, atterrava alle 15,26, fermandosi in pista.

Da quanto illustrato fino ad ora, risulta chiaramente che il piano di volo pianificato non prevedeva il sorvolo della località di Cavalese. Si rileva inoltre che l'ostacolo costituito dalla funivia di Cermis è regolarmente segnalato, con la dovuta evidenza, sulla carta di navigazione aerea e che lungo il tratto di rotta Riva-Marmolada il velivolo non sarebbe dovuto scendere al di sotto dei 2 mila piedi sul terreno (700 metri circa), come previsto dalla normativa per l'effettuazione dell'attività a bassissima quota, cui debbono attenersi anche i velivoli delle aviazioni alleate autorizzate a svolgere attività addestrativa in Italia.

Vorrei riassumere la situazione. Il volo era stato autorizzato ed erano stati indicati i livelli di quota in cui, nelle diverse tratte, il velivolo poteva navigare. Il velivolo ha modificato la sua rotta e, per sorvolare Cavalese, ha deviato di circa 9-10 chilometri dalla rotta prevista, mentre avrebbe dovuto, sulla Val di Fiemme, attenersi ad un'altezza di 700 metri sulla montagna; invece, il velivolo ha deviato ed è sceso a 100 metri dal fondo della vallata. Appare che l'impatto sia stato dovuto alla discesa del velivolo sotto la fune della funivia. L'unica spiegazione

dell'impatto sul timone di coda è che il velivolo abbia impattato con la fune della funivia, salendo dal di sotto della fune stessa. Quindi, nessun pericolo sarebbe derivato se il velivolo si fosse attenuto alle norme cui era obbligato ad attenersi e che erano state regolarmente comunicate ai responsabili dell'aviazione alleata su Aviano.

Rimane l'incomprensibilità di ciò che è avvenuto. Qualche giornale ha scritto che il velivolo aveva perso il controllo ed aveva inviato un SOS prima dell'impatto. Di tutto questo non è data nessuna informazione dai nostri centri di ascolto e di assistenza al volo. Ciò che risulta è che dal velivolo, dopo l'impatto, vi è stata la dichiarazione dello stato di emergenza.

Il rischieramento in Italia delle forze NATO-UEO in conseguenza della crisi in Bosnia Erzegovina ed in attuazione delle risoluzioni delle Nazioni Unite ha comportato, fin dall'aprile del 1993, un susseguirsi di richieste di attività di volo addestrativo, in particolare a bassa quota. Tale forma di volo consente ai velivoli di essere scoperti in ritardo dai radar avversari ed assicura maggiore sopravvivenza dalle minacce dei missili SAM; ai piloti di addestrarsi con una maggiore precisione nell'impiego dei sistemi d'arma, condizione molto importante in assenza di armamento guidato o con difficili condizioni meteo; al personale navigante di addestrarsi all'impiego di strumentazioni elettroniche in presenza di disturbi provenienti dal suolo.

Il sorvolo a bassa quota in taluni casi è necessario per avere una presenza « palpabile » delle forze militari che garantiscono od impongono una cessazione delle ostilità, come sta avvenendo nella ex Jugoslavia. L'aeronautica militare, conscia dell'importanza di tale forma di volo ed altrettanto consapevole della necessità di salvaguardare la popolazione civile italiana dai disagi causati dai velivoli a getto, pianifica l'attività di volo a bassa quota in funzione di precise esigenze addestrative od operative.

La forza armata ha inoltre posto in essere da tempo iniziative per garantire la difficile convivenza tra queste operazioni aeree e la salvaguardia della popolazione civile dal rumore, quali: la suddivisione del territorio italiano in zone in cui vengono effettuati sorvoli a quote minime variabili, in funzione della densità della popolazione; la diminuzione generale dei voli a bassa quota, in relazione alla progressiva introduzione di armamenti laser e delle nuove tattiche di volo; lo spostamento sul mare o all'estero di buona parte dell'attività aerea più rumorosa; la continua e capillare sensibilizzazione del personale di volo presso i reparti; la rinuncia a forme di addestramento importanti, ma non indispensabili, per la formazione del personale navigante (ad esempio, la rinuncia alla maggior parte dei voli notturni estivi di addestramento).

È anche previsto che queste iniziative siano inserite in un quadro più ampio ed organico di misure allo studio di un apposito gruppo di lavoro che sta elaborando un apposito schema di disegno di legge, in concertazione con i Ministeri dei trasporti, dell'intero, delle finanze e di grazia e giustizia.

Il provvedimento indicherà principi e criteri direttivi volti a garantire una più efficace prevenzione degli incidenti aerei e quindi della sicurezza del volo, nel primario rispetto della pubblica incolumità.

Da più parti si è in questi giorni fatto riferimento all'interrogazione dell'onorevole Olivieri. Per quanto attiene all'episodio del volo su Torbole (zona Riva del Garda), mi preme sottolineare che avevo tempestivamente richiesto notizie in merito e che l'aeronautica militare mi aveva fatto pervenire le prime risposte già all'inizio di agosto. Poiché però non era stato possibile identificare il velivolo che aveva sorvolato la zona, avevo richiesto di effettuare ulteriori ricerche. Nonostante il lungo periodo di tempo intercorso, l'aeronautica non ha ancora potuto dare definitive informazioni, sia perché la particolare conformazione orografica della

valle impedisce il controllo radar da parte dell'ente controllore del traffico, sia perché non erano noti né il tipo né la provenienza del velivolo, nazionale o straniero, che poteva essere decollato da uno dei numerosi aeroporti presenti nell'area (Aviano, Rivolto, Istrana, Cervia, Grosseto, Ghedi, Piacenza e Cameri).

Le procedure per acquisire gli elementi relativi ad una segnalazione di un sorvolo richiedono infatti tempi particolarmente lunghi, in quanto si tratta di correlare i dati delle missioni (tipo di volo, percorso, orari di decollo e atterraggio, quota di volo, eccetera) con i tracciati radar disponibili presso gli enti del controllo del traffico aereo e con le informazioni dei comandi delle basi aeree da cui sono decollati i velivoli in quel determinato arco di tempo.

Nella stessa interrogazione, l'onorevole Olivieri accennava alla tragica vicenda di Casalecchio di Reno. Al riguardo, non posso evitare di considerare che, seppur occorso ad un velivolo militare in volo operativo, l'incidente è scaturito da problematiche connesse al volo in generale (emergenza al velivolo) e non da peculiari attività militari.

Più in generale, l'onorevole Olivieri ha sottolineato come il Trentino sia da tempo interessato al fenomeno dei voli a bassa quota all'origine di gravi disagi per le popolazioni. Devo precisare, in merito, che all'ispettorato per la sicurezza del volo risulta che negli ultimi tre anni nell'area della prima regione aerea, che va dalle Marche fino alla Vetta d'Italia, vi sono state in tutto 31 segnalazioni di eventi di questo tipo di cui solo due avvenute in Trentino, oltre a due episodi di « bang sonico ». Questo numero ridotto di segnalazioni, a fronte di un numero molto più elevato di dati risultati dalla stampa, si può probabilmente spiegare con il fatto che soltanto una minima parte delle segnalazioni dei cittadini assume la forma di una denuncia ed arriva agli organi competenti. È evidente che è necessario rivedere le procedure di raccolta e di registrazione di queste segnalazioni

da parte degli enti preposti al controllo del traffico aereo, per consentire un'adeguata valutazione al massimo livello e da parte degli organi responsabili della sicurezza del volo che possa permettere l'adozione delle necessarie misure.

Proprio in merito a queste segnalazioni, effettivamente nell'agosto del 1996 il presidente della provincia di Trento aveva rappresentato il disagio delle cittadinanze del Trentino causato da questi voli a bassa quota, chiedendo il divieto del sorvolo di centri abitati.

La risposta del Ministero della difesa, che ha valutato le conseguenze sul piano operativo ed addestrativo di una simile ipotesi, non ha potuto essere di pieno accoglimento in quanto, indubitabilmente, la forma del volo a bassa quota rappresentava — come ho già spiegato — una necessaria forma di addestramento di fondamentale importanza per i reparti; né, d'altra parte, era pensabile evitare completamente il sorvolo dei centri abitati per l'elevatissima densità demografica del territorio nazionale. Non si può, peraltro, dimenticare che l'alta densità dei voli nel Trentino era ed è tuttora dovuta alla notevole presenza di velivoli dei paesi alleati rischierati nel territorio nazionale per le esigenze direttamente connesse alla difficile missione di ristabilimento e successivo mantenimento della pace nella Bosnia martoriata da cruenti scontri etnici.

Fin dal 1993, tuttavia, lo stato maggiore dell'aeronautica aveva definito alcune regole e limitazioni per l'attività di volo a bassa quota, tra le quali il suo contenimento in una fascia oraria tra le 7 e le 23, il suo svolgimento soltanto nei giorni feriali della settimana (con l'esclusione quindi del sabato e della domenica) e per un massimo di cinque sortite settimanali per ogni velivolo. Inoltre, era stata consentita sul territorio nazionale un'attività di addestramento alla navigazione a bassissima quota esclusivamente su dieci percorsi a circuito chiuso, pre-pianificati e preventivamente approvati dal centro operativo regionale competente.

I comandi territoriali e i centri operativi dell'aeronautica militare hanno controllato che l'attività addestrativa dei velivoli stranieri si svolgesse in accordo ai limiti e ai vincoli sopra citati ed hanno provveduto all'indottrinamento del personale navigante straniero mediante appositi *briefing* sulle norme che regolano l'attività di volo in questione.

Più recentemente, l'aeronautica militare, allo scopo di ridurre maggiormente i disagi generati in oltre tre anni di attività dai velivoli rischierati sul territorio nazionale, ha dato ulteriori direttive concordate con le aeronautiche dei paesi della NATO ed i comandi nazionali, secondo cui l'attività di volo addestrativo si sarebbe dovuta svolgere esclusivamente nell'arco diurno, con un numero di sortite settimanali per velivolo rischierato ridotto del 20 per cento rispetto a quanto precedentemente stabilito. Nessuna attività a bassissima quota era più autorizzata sul territorio o nelle acque nazionali, a meno di una specifica autorizzazione per esercitazioni *ad hoc*.

L'aeronautica militare ha preteso il rispetto puntuale di tali direttive non autorizzando richieste di sortite addestrative aggiuntive e dimostrando la massima fermezza per il pieno rispetto delle normative, e adottando provvedimenti per i casi di indisciplina di volo commessi dai propri piloti.

Negli ultimi anni è stato infatti deciso, in alcune circostanze, l'esonero dalle funzioni di pilota militare, anche se per uno di questi il Consiglio di Stato, dopo varie sentenze dei tribunali amministrativi, ha annullato il provvedimento.

Nel caso in questione si è in presenza di un comportamento da parte del velivolo americano che si discosta da quanto pianificato e autorizzato, con particolare riferimento alla quota di volo, ponendosi nelle condizioni di forte pericolo per sé e per gli altri, senza alcun rispetto delle norme sulla sicurezza del volo.

Su questa tragica vicenda sta indagando, come sapete, la magistratura italiana. Su di essa, inoltre, sono state aperte

due inchieste: la prima, di una commissione statunitense, in applicazione delle norme previste dalla convenzione di Londra del 1951, ratificata dal Parlamento italiano con legge n. 1335 del 1955, di cui fa parte il comandante italiano della base area di Aviano; la seconda, da parte di una commissione dell'aeronautica militare italiana, di cui fa parte un ufficiale dell'aeronautica degli Stati Uniti. È previsto che le commissioni, alle 18,30 di oggi, renderanno noti i nomi dei membri dell'equipaggio del velivolo *EA-6*, che mi sono stati comunicati all'inizio di questa mattina.

Nella verifica delle responsabilità lo stesso segretario di Stato della marina statunitense, come già martedì il segretario alla difesa Cohen, ha assicurato il suo massimo impegno ad agire con rapidità ed energia per un esauriente accertamento delle cause e per la conseguente adozione dei più appropriati provvedimenti preventivi.

Come noto, il comandante dei reparti statunitensi rischierati sul territorio nazionale ha già sospeso tutti i voli a bassissima quota dei propri velivoli.

Nel disporre, quindi, che venga ribadita a tutti i comandanti ed al personale navigante delle forze armate italiane l'assoluta necessità del pieno rispetto delle normative previste per l'attività aerea a bassa quota, sono state impartite nuove disposizioni che innalzano la quota minima di sorvolo di zone popolate.

In conclusione, vorrei precisare che l'aeronautica militare sta valutando ulteriori riduzioni dell'attività addestrativa basica a bassissima quota dei reparti alleati in modo rotativo comunque rischierati sul territorio nazionale. Ciò è ottenibile inserendo chiaramente negli accordi con i paesi alleati che l'unica attività a bassissima quota autorizzata è quella addestrativa avanzata (con esclusione di quella di mantenimento delle capacità basiche) finalizzata all'esecuzione delle missioni sulla Bosnia. Noi riteniamo che, ove altre o più pericolose attività addestrative debbano essere svolte sulla re-

sponsabilità dei comandanti, queste possano esserlo sui poligoni dei paesi d'origine.

Per quanto riguarda le segnalazioni cui si è fatto più volte accenno nel corso delle varie interviste, considerato che tali segnalazioni sono solo in minima parte pervenute all'aeronautica militare ed anche queste con incompletezza di dati utili per la ricerca, è in corso di predisposizione un formato da distribuire alle autorità costituite (forze dell'ordine, autorità amministrative locali, autorità aeronautiche viciniori) mediante il quale possano essere forniti tutti gli elementi necessari perché la successiva attività di indagine possa avere rapido corso. Nell'ambito di questa rivisitazione delle procedure sarà esaminata anche la possibilità di un numero *ad hoc* aperto tutto il giorno per le segnalazioni.

Per quanto concerne la formazione della mentalità relativa alla sicurezza del volo, che come è noto riguarda l'attività aerea svolta sia dalle forze armate, sia dalle forze di polizia e dagli altri corpi armati dello Stato, ho disposto che le forze armate incrementino le attività specialistiche di educazione e formazione di appositi quadri, attività che dovrà essere seguita dal personale navigante e da quello di diretto supporto alle attività aeree in tutte le fasi di addestramento. Bisogna essere certi che il coraggio e lo sprezzo del pericolo proprio non diventino anche, qualche volta, sprezzo del pericolo altrui. Qualora, nonostante la rigidità delle regole, esse stesse dovessero essere ugualmente violate, è necessario — e l'aeronautica ha già in passato dimostrato l'adeguata fermezza in questo senso — che la repressione di questi comportamenti sia immediata e persegua tutte le responsabilità personali ed organizzative senza ambiguità.

A questo proposito l'aeronautica militare, che già dispone di una organizzazione *ad hoc* per la prevenzione, l'addestramento e l'analisi, è la forza armata

più idonea per trasmettere tale esperienza anche alle altre forze armate e corpi dello Stato che esplicano attività di volo.

Per quanto attiene, infine, al problema specifico dei limiti di quota relativa all'esecuzione dell'attività di volo, ho immediatamente disposto che la vigente normativa — e devo dire che se puntualmente rispettata, già di per sé garantisce adeguati margini di sicurezza e di protezione dell'ambiente — sia attentamente rivista per gli aspetti che attengono al sorvolo dell'arco alpino e delle aree di maggiore densità abitativa.

Da talune parti è stata sollevata la questione dell'opportunità di una presenza di forze di paesi della NATO, in particolare degli Stati Uniti d'America, su basi ed infrastrutture militari del nostro paese. Al riguardo vorrei ricordare che la NATO ha svolto un ruolo essenziale nel superamento del confronto est-ovest e nel modellare i nuovi scenari di sicurezza in Europa. Oggi l'Alleanza atlantica sta contribuendo in modo determinante alla creazione di una nuova architettura di sicurezza europea attraverso il suo ampliamento ai paesi dell'Europa centro-orientale, con la firma dell'atto fondatore NATO-Russia che istituisce un rapporto strategico di cooperazione tra l'Alleanza e la Federazione russa e, più in generale, con l'espansione dell'area di stabilità in Europa mediante le attività di cooperazione del partenariato per la pace. La NATO, quindi, sta vivendo una profonda trasformazione, con una crescente accentuazione delle funzioni della sicurezza collettiva, anche al servizio delle grandi istituzioni internazionali, in particolare le Nazioni Unite e l'OSCE.

In quest'ottica, l'Alleanza atlantica non solo conferma la sua piena vitalità, quale fondamentale attore di sicurezza in Europa, ma rappresenta anche il modello di aggregazione per i sistemi di sicurezza in altre aree del mondo.

Dalla riunione di Berlino del giugno del 1996 e da quella di Madrid nel luglio dell'anno scorso emerge il quadro di una alleanza che va focalizzando la sua at-

tenzione sui nuovi rischi alla sicurezza europea che discendono dalle situazioni di instabilità, di crisi, di conflitti regionali e dalla minaccia della proliferazione di armi di distruzione di massa, che si sviluppano specialmente nella regione meridionale dell'Europa e nelle sue adiacenze. L'esempio più evidente di questa nuova funzione della NATO è il ruolo determinante che sta assolvendo in Bosnia e, più in generale, l'azione di stabilizzazione e cooperazione regionale che essa svolge nell'area balcanica attraverso i meccanismi del Partenariato per la pace. Forse, non ci ricordiamo più cosa fosse la Bosnia solo tre anni fa e delle inaudite tragedie e sofferenze che il popolo bosniaco stava vivendo e a cui solo l'intervento della NATO ha permesso di porre fine. Ma perché l'intervento delle forze militari dell'Alleanza, incluse quelle italiane, sul terreno della Bosnia potesse svolgersi con efficacia e con sicurezza, era ed è necessario l'indispensabile sostegno di protezione dall'aria da parte delle forze aeree alleate.

Per la naturale prossimità geografica al teatro operativo bosniaco, le infrastrutture militari del nostro territorio, in particolare le sue basi aeree, hanno rappresentato elemento vitale affinché la protezione aerea alle forze alleate sul terreno potesse esplicarsi con tempestività ed efficacia operativa. In questo quadro, la base di Aviano, per la sua collocazione geografica, per le sue condizioni climatiche, costituisce una infrastruttura essenziale per le proiezioni aeree della NATO in Bosnia e, più in generale, nel teatro operativo della regione meridionale dell'Alleanza, il che spiega, proprio sul piano dell'esigenza operativa, la numerosa presenza di velivoli alleati, ed in particolare statunitensi, rischierati su quella base per le operazioni in Bosnia.

I velivoli alleati rischierati ad Aviano, così come quelli presenti su altre basi militari del nostro paese, per condurre le loro missioni sul teatro operativo bosniaco con efficacia e in sicurezza hanno bisogno, tra una missione e l'altra, di man-

tenersi costantemente addestrati, svolgendo, per quanto ragionevolmente possibile, profili di missioni addestrative simili a quelle reali sui cieli della Bosnia. Vi è quindi un'obiettiva esigenza operativa, per la sicurezza dei nostri piloti e di quella dei nostri alleati, di eseguire missioni addestrative in zone montuose che richiamano quelle simili della Bosnia. Ovviamente, queste missioni addestrative vanno svolte rispettando tutte le previste condizioni di sicurezza e non intendo quindi giustificare ciò che è accaduto e le responsabilità che ne discendono. Intendo solo sottolineare come la natura di questi voli addestrativi risponda ad effettive esigenze di operatività e non, come da talune parti si è detto, a « giochi di guerra ».

In questo contesto, e sull'onda dell'emotività, invocare, come da talune parti si fa, l'allontanamento delle forze alleate dal nostro paese significherebbe sciogliere i legami che ci vincolano alla NATO. Ciò significherebbe non solo distanziarsi dall'Alleanza e dalla sicurezza in Europa, ma anche dissociarsi dal percorso europeo che, dopo Madrid e dopo Amsterdam, si intreccia nella sua dimensione di sicurezza con quello della NATO.

In sostanza, finiremmo col rinazionalizzare la nostra sicurezza e la nostra difesa, con tutte le disastrose conseguenze politiche ed economiche che ne deriverebbero.

Oggi siamo tutti consapevoli del ruolo attivo che l'Italia svolge nel campo della sicurezza a sostegno della stabilità e della pace nell'ambito delle istituzioni internazionali di cui fa parte. Di queste istituzioni quella euroatlantica costituisce perno fondamentale per la nostra ed altrui sicurezza. Il vincolo di alleanza che ad essa ci lega, per nostra libera scelta, richiede la condivisione di responsabilità ed oneri.

La presenza di forze alleate, in particolare di quelle americane in Europa e sul nostro territorio, costituisce essenziale manifestazione di tale solidarietà cui gli alleati europei, e tra essi l'Italia, non vogliono sottrarsi. È questa la ragione

profonda della presenza di forze americane in Italia, senza che questa presenza comporti una rinuncia alla nostra sovranità o una presunta giurisdizione americana su parte del nostro territorio. È una presenza legata al Trattato del Nord Atlantico firmata a Washington nell'aprile del 1949 e regolata dallo *status* delle forze armate dei membri dell'alleanza, disciplinato dalla « Convenzione fra gli Stati partecipanti al Trattato Nord Atlantico sullo statuto delle loro forze armate », meglio conosciuta come NATO-SOFA, firmata a Londra il 19 giugno del 1951 e ratificata dal Parlamento italiano con la legge n. 1335 del 30 novembre 1955. Questa convenzione regola lo statuto giuridico delle forze armate di tutti i paesi dell'alleanza quando si trovino in servizio ed operino sul territorio di un altro paese alleato. In questo quadro, la presenza militare americana presso basi italiane rientra nell'ambito di un'intesa tra la Repubblica italiana e gli Stati Uniti d'America, in applicazione dell'articolo 3 del Trattato del Nord Atlantico che prevede una reciproca collaborazione ed assistenza militare tra gli Stati aderenti al Trattato stesso nel perseguimento degli interessi comuni. In quest'ottica, Aviano non è, come spesso si sente dire, una base NATO o una base americana in Italia, bensì una base italiana messa a disposizione delle forze americane in Italia, alla luce del predetto articolo 3 di mutua collaborazione del Trattato del Nord Atlantico, per attività connesse con i compiti e le finalità dell'alleanza e, in questo caso specifico, anche con le attività della NATO connesse con le operazioni alleate in Bosnia, così come altre basi, quali, ad esempio, quelle di Villafranca, Piacenza e Gioia del Colle, sono state messe a disposizione per il rischieramento di aerei alleati olandesi, belgi, tedeschi ed inglesi. Le attività di volo delle forze americane dalla base di Aviano rientrano quindi in questo quadro di piena legittimità e non rappresentano in alcun modo una forma di abdicazione della nostra sovranità nazionale.

Ciò, lo ripeto, non è e non vuole rappresentare una giustificazione sul merito di quanto è accaduto e delle relative responsabilità che saranno accertate dalle competenti autorità, bensì risponde all'esigenza di fare chiarezza sul quadro normativo e di legittimità in cui queste attività si sono svolte.

I contenuti tecnico-militari connessi con l'intesa relativa alla presenza di forze militari alleate americane in Italia hanno natura di riservatezza per legittimi e comprensibili motivi di protezione di informazioni che essenzialmente riguardano consistenza, tipologia e caratteristiche militari delle forze alleate presenti sul nostro territorio, sono, cioè, quei dati di riservatezza che si applicano anche alle stesse nostre forze armate.

Le installazioni da cui operano forze militari alleate in Italia sono sotto comando italiano, mentre il controllo delle attività operative di dette forze appartiene ai rispettivi comandi nazionali di competenza. Questa è una prassi generale applicata in tutto l'ambito NATO e, quindi, anche nel caso di nostre forze rischierate in paesi alleati, e che, per esempio, trova analogia anche con quanto avviene nelle stesse operazioni NATO in Bosnia, dove il comando delle forze alleate è delegato ad un'autorità NATO, ma il controllo tattico delle operazioni cade sotto la responsabilità del comandante nazionale di ciascun contingente.

Inoltre, e su un piano più generale, l'utilizzo delle infrastrutture nazionali di Aviano da parte di forze militari statunitensi non può essere visto in un'ottica di « servitù militare », bensì in una chiave di mutuo interesse di sicurezza che trascende, inoltre, i semplici aspetti militari per riverberarsi in maniera positiva sul tessuto socio-economico di questa località.

Naturalmente, tutta la regolamentazione tecnica che riguarda le basi è soggetta a revisione e non può non tener conto della mutata situazione di rischio e di pericolo rappresentata dalla fine della guerra fredda.

PRESIDENTE. Prima di dare la parola al senatore Manca, il primo degli iscritti a parlare, ricordo che vi è stato un accordo tra i gruppi per cui, ferma restando per tutti la possibilità di intervenire, il primo lotto di interventi vedrà la partecipazione di un rappresentante per gruppo.

MARCO BOATO. Signor presidente, prima che inizi la discussione vorrei porre incidentalmente una domanda al ministro sulle nuove disposizioni per innalzare la quota di volo. A quale livello verrà alzata l'altezza minima?

BENIAMINO ANDREATTA, *Ministro della difesa*. I tecnici stanno lavorando per definire, tratta per tratta, le nuove quote.

MARCO BOATO. Dunque, per il momento si tratta di un'ipotesi?

BENIAMINO ANDREATTA, *Ministro della difesa*. No, non è un'ipotesi; è un ordine dato. Non posso però dare ordini che non tengano conto delle specifiche necessità. È in corso la programmazione.

MARCO BOATO. Vorrei precisare che ho posto la domanda non per avanzare una critica ma soltanto per avere una maggiore informativa sul dato. L'altezza potrebbe anche essere di soli dieci metri in più.

VINCENZO RUGGERO MANCA. Signor presidente, signor ministro, onorevoli colleghi, nel prendere la parola vorrei innanzitutto esprimere il cordoglio mio personale e del gruppo di forza Italia per le vittime innocenti del disastro.

Sento però anche la necessità di spendere parole di solidarietà a tutti i reparti di volo, italiani e stranieri, che da anni operano rischiando la vita. Mi riferisco in particolare agli equipaggi di volo, il cui compito è stato quello di portare prima e di consolidare poi la pace nel territorio dell'ex Jugoslavia.

Tutto ciò mi porta con il pensiero a quanto l'Italia ha fatto dal 1993 in poi per

agevolare l'intervento aereo in Bosnia, cosa di cui si parla poco. Tutti gli enti aeronautici dai primi anni novanta hanno fornito in modo continuo supporto tecnico, logistico e operativo per attività che consistono in centinaia di migliaia di ore di volo senza che finora accadessero incidenti di rilievo, se si esclude quello dell'altro giorno. Questi enti hanno fatto e stanno ancora svolgendo un'opera molto meritoria, che spesso viene ignorata dall'opinione pubblica.

Signor ministro, lei in pratica ha risposto a quasi tutti i quesiti posti nella mia interrogazione, che spero sia già stata sottoposta alla sua attenzione. Ha confermato che esistono regole che sovrintendono attualmente all'attività di volo dei reparti militari stranieri nel territorio italiano e nello spazio aereo nazionale, con riferimento sia a quelli stanziali sia a quelli schierati; ha detto che queste regole vigenti sono ritenute sufficientemente chiare e restrittive, tali da costituire basi certe per condotte di volo intrinsecamente idonee a garantire la sicurezza nel senso più ampio del termine, a meno di « distrazioni » dei piloti. Ci ha anche detto che la nostra aeronautica militare adotta regole che garantiscono la sicurezza — e questo ci interessa molto da vicino — spiegando poi nel dettaglio che il volo che ha provocato la sciagura era stato pianificato ed eseguito in modo corretto, salvo la fase dell'incidente, nella quale sono state disattese quasi del tutto le regole vigenti.

Desidero ora porre alcune domande alle quali ella forse non ha risposto, ovvero l'ha fatto indirettamente. Vorrei risposte precise perché credo che in proposito ci sia un grande interesse da parte del Parlamento. I parametri contenuti nelle direttive concertate tra le autorità nazionali e quelle degli Stati Uniti sono più o meno restrittivi in materia di sicurezza del volo rispetto a quelli vigenti per le forze aeree nazionali? Corrisponde al vero che il pilota del velivolo americano seguisse, nel momento della sciagura, le regole previste per il volo a vista, del tutto

diverse da quelle per il volo sotto controllo radar? Sono di conseguenza intravedibili responsabilità degli organismi preposti al controllo del traffico aereo?

Non ho ben capito se sia stato interessato il timone di profondità o quello di direzione.

**BENIAMINO ANDREATTA**, *Ministro della difesa*. La deriva.

**VINCENZO RUGGERO MANCA**. Grazie, non avevo capito che si trattava del timone di direzione; sono due strumenti diversi.

Vorrei ora tornare al caso Torbole. Molti, con l'intento di criticare *a priori* le forze armate e le istituzioni, si sono rivolti al passato. Lei, signor ministro, ha detto che per il caso Torbole, nonostante gli sforzi dell'aeronautica militare, non si è pervenuti ad una definizione. Le domando: non è stata definita nemmeno una cerchia di velivoli e di basi interessate a quell'ora per voli che si credeva potessero avvenire in quella zona? Mi sembra strano, perché almeno una cerchia di velivoli poteva essere individuata.

Relativamente alle iniziative concernenti il volo a bassa quota, mi permetto allora di suggerire, sempre nell'ottica di sensibilizzare sempre di più l'opinione pubblica alle problematiche della difesa, di informare le autorità competenti delle zone interessate dal *mission profile*. In altri termini, se una missione sorvola a bassa quota Cortina d'Ampezzo, non sarebbe bene che le autorità del luogo sapessero chi sia autorizzato a sorvolare e con quali parametri? In tal modo si potrebbe dare un avviso tempestivo e si eviterebbero sorprese perché, in base alla mia esperienza, credo che nessuno che non sia del mestiere, per quanto possa intendersi di volo, può dire con certezza se un aereo passa a mille piedi o a duemila piedi. Molti credono che un volo sia a bassissima quota, mentre invece è a mille piedi, cioè ad una quota più che sufficiente per la sicurezza.

Signor ministro, la ringrazio perché con il suo intervento ha già risposto alla

critica sulle basi utilizzate dagli aerei USA. A prescindere dall'incidente, ritengo che questo problema si ponga in un'ottica che non deve essere condizionata dall'incidente, il quale poteva accadere anche se non ci fosse stata la base destinata per tutto l'anno agli aerei americani.

Infine, vorrei fare un'ultima raccomandazione, perché l'esperienza di Ustica ci ha insegnato molte cose. Impegniamoci tutti a non badare a «spese», cioè ad iniziative o a qualsiasi passo necessario perché il caso sia risolto al più presto possibile. Quando passano gli anni, le dinamiche degli incidenti aerei non sono più riconducibili alla verità e questo non va bene né per l'opinione pubblica né per l'aeronautica militare.

**GIUSEPPE DETOMAS**. Signor presidente, intervengo con particolare emozione perché l'incidente ha colpito le mie valli e il paese dove sono nato, quindi la comunità in cui vivo ed in cui lavoro.

La Val di Fiemme, è inutile che lo ricordi, è stata segnata in questi ultimi anni da numerose sciagure che ne hanno compromesso quell'immagine che di volta in volta faticava a ricostruire. In questo caso ciò è avvenuto per una colpa certamente non sua e quanto accaduto pregiudica in modo grave anche la sua attività produttiva, naturalmente basata sul turismo come fonte primaria di reddito.

Al di là di questo, il primo pensiero va alle vittime della sciagura, che hanno pagato per colpe, imprudenze o mancanze sicuramente non loro. Il problema dei voli in montagna — è stato segnalato più volte — non va ricondotto soltanto a delle voci, ma è una realtà che si verifica sistematicamente nelle nostre vallate alpine e soprattutto nella Val di Fiemme e nella Val di Fassa, le quali, specialmente in alcuni periodi dell'anno, sono fortemente antropizzate. È vero che si tratta di piccoli paesi, ma durante le stagioni turistiche diventano delle città. È per questo che il ministro prima ricordava tutta una serie di regole, che sono anche severe, che sono improntate a criteri di sicurezza, ma spesso, troppo spesso, queste regole sono

disattese. Non tranquillizza certo sapere che rispetto ad una segnalazione che riguardava il volo di Torbole, di cui si è parlato più volte, non si è ancora riusciti a sapere, a distanza di molti mesi, che tipo di velivolo fosse, di quale nazionalità fosse e chi fossero i responsabili di quelle manovre.

Il fatto è che comunque quando questi aerei sorvolano a basse quote il fondo valle sono sicuramente fuori quota ed al di fuori del piano di volo: se quelle che ci sono state distribuite sono le mappe dei voli autorizzati, sono sicuramente fuori rotta e sicuramente anche fuori quota, perché se le quote vengono misurate sulla base delle rotte, quell'aereo, anche se fosse stato fuori rotta, avrebbe dovuto viaggiare almeno 3 mila piedi sopra, perché lì c'è una montagna di 2 mila metri sul livello del mare e l'impatto è avvenuto a 1.200 metri sul livello del mare.

La preoccupazione delle comunità di montagna, delle vallate del Trentino, è quella di riuscire, se le regole ci sono, a farle rispettare, a far rispettare regole che non sono solo di sicurezza ma di buon senso. Il Governo si deve impegnare ad accertare che queste norme siano sufficientemente garantiste dal punto di vista della sicurezza e sicuramente deve approntare tutti gli strumenti, tutti i mezzi per verificare il pieno rispetto di queste regole. Ho la sensazione che in questo come in molti altri casi il problema non sia stato soltanto di regole, ma di controllo e di sanzioni. Si parla di sanzioni eclatanti adottate in alcuni casi (anche se poi annullate dal TAR, ma questo dipende dalla procedura con cui si applicano). Il problema è che queste sanzioni non devono essere sporadiche, ma devono colpire chi si rende responsabile di atti di questa gravità ed in genere di atti irresponsabili, che fortunatamente — salvo il caso di questa tragedia — finora non hanno determinato conseguenze gravi, ma che possono potenzialmente provocare conseguenze gravissime.

Voglio mantenere il mio intervento su questo piano, senza scendere a specula-

zioni politiche di altra natura, che potrebbero implicare valutazioni sulla missione in Bosnia (il fatto che l'Italia abbia ceduto - si dice meritoriamente - proprie basi agli americani, il fatto che l'Italia sia stata esclusa da questa missione e nonostante ciò abbia concesso non soltanto le basi ma anche i territori su cui fare le esercitazioni). Credo che su tali questioni si debba compiere un ragionamento più approfondito in un altro momento, a bocce ferme, quando probabilmente l'emozione ci consentirà di ragionare in maniera più fredda.

PIETRO MITOLO. Onorevole ministro, onorevole sottosegretario, signori presidenti, egregi colleghi, un pensiero commosso e riverente alle vittime ed alle loro famiglie. Un pensiero in particolare alle popolazioni di quella zona duramente colpita già più volte da eventi tragici: negli ultimi trent'anni ben tre volte quella vallata, quella zona in particolare è stata colpita da una serie di incidenti e di tragedie che ne hanno segnato profondamente il destino.

Come diceva il generale Manca, un pensiero di solidarietà anche a tutti i piloti ed a tutti gli uomini che lavorano in quel settore. Mi consenta, ministro, di esprimerle amarezza per quanto ho letto questa mattina sul *Corriere della Sera*, che mi permetto di riportare e che spero non sia stata fedele traduzione del suo pensiero: «'Per gli aerei stranieri la quota minima sale a 2 mila piedi, dividete per tre, fa 600 metri. Chiaro che il pilota non si è attenuto. Sapete anche voi come sono i piloti...'. E per chi non lo sapesse, Andreatta chiarisce il suo giudizio di scarsa stima per la categoria sostenendo, poco dopo, che gli aviatori sono, per indole, 'facili a perdere il senso della misura' ». Sono dichiarazioni di una gravità estrema in un momento in cui non credo ci si debba lasciare andare a giudizi per un errore, certamente gravissimo e condannabile, ma che non può coinvolgere la generalità della categoria.

Chi le parla, signor ministro, è un vecchio pilota e mi sento in questo mo-

mento di esprimere tutta la mia protesta per la banalità — mi scusi — e per la leggerezza del suo giudizio. Non è accettabile che un ministro della difesa che conosce, come lei conosce, qual è il grado di preparazione, di sacrificio costante di una forza armata, si lasci andare a dichiarazioni di questo tenore.

Per quanto riguarda il fatto in se stesso, ovviamente, concordiamo con quanto è stato espresso e ci è stato segnalato dalla sua relazione, peraltro ampia ed esaustiva. Non c'è dubbio che questi piloti o questo pilota — a proposito, si parlava di due aerei e non di uno solo — abbia mancato chiaramente ai suoi doveri, a quello che era stato prefissato nel piano di volo, addirittura programmato ed autorizzato dalla base di Martina Franca.

Purtroppo, la tragedia è quella che è, sotto gli occhi di tutti. Non c'è dubbio che vada svolta con rigore l'inchiesta, che debbano essere sviluppate tutte le procedure. Qui mi lasci esprimere una certa perplessità sul fatto che dobbiamo avere due inchieste e che praticamente i piloti sono sottratti alla giurisdizione italiana, secondo quanto previsto dagli accordi internazionali e ricordando anche che pure a noi è toccato, quando è avvenuto l'incidente di Ramstein, di trincerarci dietro la procedura internazionale sottoscritta negli accordi che prevedono che siano gli ordini giudiziari del paese dei piloti ad entrare in azione. Credo che le assicurazioni date da Bill Clinton e dal ministro della difesa americano Cohen, siano sufficienti garanzie che si opererà con rigore e con fermezza, ma non c'è dubbio che da parte nostra debba essere compiuto ogni sforzo perché sia fatta piena luce su questa tragedia, siano puniti i colpevoli in modo esemplare, perché non si può tollerare ed accettare che nella situazione in cui siamo, in modo particolare in certi periodi ed in certe zone, non si tengano nel dovuto rispetto le regole fissate di sicurezza, a beneficio della tutela dei cittadini tutti.

Mi permetto anche di ricordare l'esigenza di intervenire perché la stagione turistica di questo periodo viene fortemente compromessa. Signor ministro, lei non ha fatto alcun cenno alle conseguenze sul piano economico e sociale nella zona. Credo che da parte del Governo sia doveroso intervenire perché siano valutate anche le conseguenze di riduzione di attività economica in una vallata che vive quasi esclusivamente di turismo, che in questo periodo in modo particolare è impegnata con i suoi impianti e le sue attrezzature a dare ospitalità ad una massa notevole di cittadini, che credo abbiano diritto alla garanzia, quanto meno, che il loro soggiorno si svolga in condizioni di massima sicurezza. Gli altri colleghi del gruppo di alleanza nazionale svilupperanno diversi argomenti; io mi limiterò a ribadire che è assolutamente necessario, oltre che la massima fermezza, il massimo rigore.

Signor ministro, prendo atto dell'annuncio che lei ha fatto che si stanno rivedendo le regole per l'addestramento e per l'attività a bassa quota.

MARIA CELESTE NARDINI. Se fossi Cicerone inizierei il mio intervento chiedendomi fino a quando si abuserà della nostra pazienza. Quel « nostra » non è riferito soltanto alla nostra appartenenza a rifondazione comunista, ma al fatto che siamo cittadine e cittadini di questo paese. Credo che una convocazione straordinaria delle Commissioni difesa di Camera e Senato in seduta congiunta avrebbe meritato realmente risposte ed impegni del tutto differenti da parte del Governo. Noi, invece, non ci troviamo in questa condizione; non possiamo infatti essere assolutamente soddisfatti del tipo di impostazione del ragionamento che il ministro ha sviluppato nel corso del suo intervento. Non possiamo essere soddisfatti perché dal ministro non è venuta alcuna risposta definitiva.

Poiché do per scontato che le responsabilità di quanto è accaduto debbano essere accertate, verificate e « corrette » e che i responsabili debbano essere condan-

nati, questa mi sembra essere più che altro una condizione a monte, una precondizione. Ciò che invece mi sarei aspettata e ci saremmo aspettati da questa discussione era che in qualche modo il ragionamento politico fosse stato di altro genere.

Preciso che non ci troviamo di fronte ad un episodio eccezionale e drammaticamente straordinario, ma ad una serie innumerevole di vicende di questo genere. Basterebbe consultare le fotocopie di documenti che mi sono fatta inviare per comprendere come negli anni passati si siano verificati numerosi fatti di questo genere: mi riferisco, ad esempio, alla perdita di idrazina, alla vicenda della donna investita dalle fiamme e a quant'altro. Mi riferisco inoltre alle innumerevoli interrogazioni presentate sulla medesima questione non soltanto nel corso della vita di questo Governo ma anche negli anni precedenti, cioè dal 1992 al 1996. Alla luce di tali considerazioni e del ripetersi dei fatti avvenuti, credo vi sia una continuità rispetto alle questioni della difesa che in qualche modo bisognerebbe iniziare davvero a spezzare: mi riferisco alla continuità di vedute rispetto alla vicenda della difesa che è necessario interrompere, introducendo elementi di discussione e di riflessione seri.

Non è la prima volta che rifondazione comunista ha sollevato questa tematica che — in questo momento voglio chiarirlo — è del tutto non ideologica, perché tale è invece una posizione che rimane fissa su di un vecchio orientamento. Poiché molto spesso tra i colleghi presenti (anche quando vengono intervistati) quando si fa riferimento alla posizione di rifondazione comunista la si definisce ideologica, io vorrei precisare, invece, che ideologica è la posizione di chi resta ancorato a vecchi schemi ed a vecchie visioni del mondo. Credo, invece, che la nostra sia una posizione ideale, culturale e politica molto forte e molto nuova. Ribadisco che la nostra è una posizione al di fuori dalle

ideologie e che il nostro è, invece, il punto di vista di chi intende misurarsi con ciò che sta accadendo nel mondo!

Signor ministro, credo che lei abbia invece usato degli strumenti del tutto vecchi; che abbia fatto riferimento allo strumento della NATO — mi richiamo quindi a ciò che ha detto in questa sede il ministro Andreatta — cioè ad un trattato del tutto vecchio (è del 1949) che il Parlamento e i Parlamenti non riescono ancora ad inserire nei propri ordini del giorno per ridiscuterlo. Preciso che in questo momento non è neppure in essere la nostra posizione di fondo di una rimessa totale in discussione di questo strumento, ma solo quella relativa a ciò che sta accadendo oggi. Ribadisco che, a distanza di circa cinquant'anni, questo Parlamento e i Parlamenti non hanno ancora discusso di quel patto. Si sta allargando la NATO e dal tipo di allargamento stiamo persino intravedendo quale sia il nemico. Vi saranno molte cose da dire nel momento in cui affronteremo tali questioni, ma questa occasione ancora non ci è stata offerta. Si dà per scontato un trattato, anche a fronte della caduta del Patto di Varsavia, del quale non siamo affatto appassionati, mentre vi sarebbe invece la necessità di ridiscutere delle alleanze, dei patti e delle servitù militari. Non è da oggi che, anche all'interno della Commissione, abbiamo sollevato la questione delle servitù militari. Abbiamo presentato un apposito disegno di legge, che auspichiamo venga inserito presto all'ordine del giorno, perché crediamo sia necessaria la verifica del modo in cui questo paese sia stato « tagliato a fette », senza freni e senza fare chiarezza.

Poiché questo è uno dei punti nodali di tale discussione, credo che noi chiederemo l'individuazione di una forma e/o degli strumenti che consentano di discutere sul fatto che i trattati internazionali debbano essere del tutto trasparenti: alla soglia del 2000, infatti, non possiamo più permetterci (non credo sia solo una questione di politica di difesa e di politica estera) dei trattati che non vengano sottoposti al

vaglio, alla riflessione ed alla approvazione del Parlamento. Occorre quindi una rimessa in gioco della centralità del Parlamento e dei Parlamenti. È infatti inaccettabile che questo Parlamento non possa essere messo nelle condizioni di discutere sul merito di un trattato, su ciò che è stato firmato, su ciò che è stato ceduto, sul modo in cui e fino a quando siano stati ceduti determinati territori e per farne che cosa. Credo che questa sia la questione sulla quale noi dovremmo chiamare a discutere il Parlamento: la questione delle servitù militari va quindi inserita all'ordine del giorno. È da tempo che solleviamo tali questioni; lo facciamo non a caso perché, a fronte di una visione nuova del mondo e di ciò che sta accadendo, io credo che non possiamo più utilizzare un metodo vecchio. Il ministro, ad esempio, continua a sostenere che i voli a bassa quota (in taluni casi a « bassissima quota ») sarebbero persino necessari poiché richiesti da uno specifico addestramento per gli aerei impiegati per la pace in Bosnia. A quest'ultimo riguardo — poiché apriremo questo capitolo — vorrei chiarimenti su come si stia realizzando la ricostruzione in Bosnia, anzi su come non si stia ricostruendo la Bosnia, se non a passi lentissimi e da lumache. L'unica cosa sulla quale invece si registra una spinta molto forte è quella relativa all'impegno dei militari. Poiché è una questione che ben conosco, credo di parlare con qualche consapevolezza di tutto ciò.

Ciò che credo non si possa accettare — ahimè — è che si condividano metodi e sistemi al di fuori anche dell'allarme esistente in tutta la zona, dal Veneto al Trentino. Sottolineo peraltro che in più di un'occasione sono state sollevate le questioni — esiste pure un apposito comitato — relative non soltanto all'inquinamento acustico, ma anche al rischio reale e vero che quelle popolazioni ormai vivono. Non si capisce perché debba essere tenuto in piedi un piano voli in direzione della Bosnia e non si faccia ricorso, invece, ad

elementi di ben altra natura perché in quel paese s'instauri davvero la pace.

È una materia, quella del nostro intervento in Bosnia, su cui intendiamo chiedere una discussione, così come la chiederemo in altre sedi, come l'Assemblea dell'Atlantico del nord; in questo caso, possiamo perfino rifarci ad un trattato, che noi vorremmo veder annullato, ma che tuttavia esiste e va rispettato: mi riferisco all'articolo 9 del trattato dell'Assemblea dell'Atlantico del nord che ci richiama al rispetto delle costituzionalità dei paesi, e questo non è avvenuto. Allora, anche a questo proposito credo che siano necessari il massimo della chiarezza e una rottura con una linea di continuità che fin qui è esistita. Mi sarei aspettata, signor ministro, che lei introducesse elementi di novità, mentre invece si è attenuto alla vecchia linea della politica di difesa del nostro paese che ha caratterizzato tutti i Governi che hanno preceduto quello in carica, e questo per noi è un fatto serio e dirimente.

**SERGIO MATTARELLA.** Il mio gruppo naturalmente si associa alle espressioni di cordoglio che lei, presidente, ha pronunciato all'inizio di questa seduta. Credo che commetteremmo un errore se affrontassimo oggi, in questa circostanza il tema della NATO o della politica in Bosnia: rischieremmo, infatti, di distrarre la nostra attenzione e la nostra riflessione dal concreto episodio delittuoso che ha provocato venti morti. Il tema delle basi, del loro utilizzo, delle loro modalità di esercizio esiste ed andrà affrontato, ma non dobbiamo distrarre la nostra attenzione e la nostra responsabilità dall'episodio delittuoso che si è verificato. D'altronde, gli impegni di carattere internazionale o legati all'alleanza che il nostro paese ha sono del tutto compatibili con la garanzia di sicurezza nell'esercizio dell'attività militare. Pertanto, il nostro obiettivo quest'oggi deve essere quello di contribuire a che si accertino con chiarezza, sicurezza e velocità le responsabilità per ciò che è avvenuto.

Da vari colleghi, dei quali naturalmente rispetto le opinioni, ho sentito alcune considerazioni elogiative nei confronti della categoria dei piloti: certamente vi sono piloti molto bravi e seri, sono tanti, la maggioranza, che si comportano con responsabilità. Ma non dobbiamo dimenticare che vi sono venti morti, che non hanno commesso alcuna imprudenza ad andare in funivia, perché non era prevedibile che il percorso della funivia si trovasse ad incontrare un aereo e questo ovviamente richiama la nostra attenzione sui comportamenti di chi guidava l'aereo, ma anche di chi ne ha disegnato ed autorizzato il percorso.

Con chiarezza il ministro ha indicato nella sua esposizione tre gravi violazioni commesse dal pilota, o dall'equipaggio, dell'aereo in oggetto: un errore di rotta, una quota più bassa del dovuto ed il tentativo di passare sotto il cavo della funivia. Sono tre infrazioni gravi, ciascuna delle quali è sufficiente ad aprire un'inchiesta giudiziaria. Non so se sia vero che i piloti rifiutano di rispondere alla nostra autorità giudiziaria. Non so se possano invocare norme di trattati internazionali al riguardo, ma, se così fosse, sarebbe bene rivedere questo punto degli impegni internazionali; quello sulla possibilità che la nostra autorità giudiziaria accerti violazioni così gravi da provocare danni alla vita di nostri concittadini.

Credo che vada condotta una riflessione anche su coloro da cui dipendono i piloti dell'equipaggio in questione, perché era previsto un tratto a bassissima quota. Tuttavia, poiché com'è dimostrato dall'episodio verificatosi, in strettissima prossimità di centri abitati e di insediamenti turistici basta un minimo errore di rotta per provocare situazioni di pericolo, non ritengo accettabile che vi siano voli a bassissima quota in reale prossimità di centri abitati o di impianti turistici; quella zona, infatti, è irta e fitta di centri abitati e di impianti turistici, di piloni, di tralicci, di impianti di funivie, e così via. Chiedo, pertanto, se i piani di volo degli aerei dei

paesi ospitati nelle nostre basi siano portati preventivamente a conoscenza delle nostre autorità.

Una terza considerazione vorrei svolgere sulle nostre autorità aeronautiche. Il ministro ha indicato - e ne prendiamo atto volentieri - numerose iniziative per limitare e ridurre questo tipo di addestramento; faccio due osservazioni: in primo luogo, che certamente sarebbe stato preferibile se queste iniziative fossero state assunte preventivamente; in secondo luogo, chiedo se non sia il caso - e a nostro avviso lo è - di limitare soltanto alla nostra aviazione gli addestramenti a bassa quota che avvengano sul territorio italiano, così che i piloti di altri paesi che ospitiamo in nostre basi compiano questo tipo di addestramenti nei paesi di provenienza e non sul territorio italiano, notoriamente fitto di centri abitati e di insediamenti turistici.

Questo è ciò che volevo rappresentare; non vi è oggi da trarre conclusioni, siamo nella fase dell'accertamento della verità, ma siamo certi della volontà del Governo di concorrere in ogni modo a raggiungerla.

**ROLANDO FONTAN.** Quella di Cavalese è stata una tragedia annunciata e, se non si pone rimedio, sicuramente ne accadranno delle altre. Dico questo perché è vero quello che è scritto sui giornali in riferimento in particolare alla provincia di Trento (come deputato trentino, proveniente proprio da una zona vicinissima a quella dov'è accaduta la tragedia, posso testimoniare), cioè che il problema dei voli a bassa quota degli apparecchi militari è quanto mai rilevante non solo nella nostra zona, ma in tutto l'arco alpino.

Il ministro ha detto che non si è trattato di giochi di guerra: noi invece sosteniamo che di questo si è trattato, non solo perché l'ostacolo era segnalato o perché vi è stata una variazione di percorso, ma perché vi era la precisa volontà di volare sotto il cavo della funivia, come per fare una bravata, e questo non è successo solo ieri, è successo più di una volta, perché è un'azione sistematica e

quel che è peggio è che sistematicamente, quasi tutti i giorni, certamente tutte le settimane, le vallate del Trentino sono frequentate da questi apparecchi a volo radente. Non lo dico perché lo dicono gli altri o perché è scritto sui giornali, lo dico perché l'ho visto con i miei occhi. Sicuramente è questo il problema principale.

A suo tempo, quando il presidente della giunta provinciale di Trento ebbe a chiedere l'eliminazione dei voli a bassa quota, a chiederla non per caso, ma a seguito di una decisione unanime del consiglio provinciale (quindi, il problema era non di un comune, ma di tutta la comunità provinciale), il ministro Andreatta rispose che vi sono precisi vincoli al sorvolo dei centri abitati riguardanti le quote minime di sicurezza, gli orari e la velocità e queste norme sono rigidamente applicate da tutti i piloti dei reparti. Io invece sostengo che questo non è assolutamente vero, o comunque non lo è per la provincia di Trento, perché non si possono avere dei piloti che viaggiano a 100, 200, 300 metri sulle valli, che addirittura seguono orograficamente la conformazione delle valli, magari per allenarsi, ma certamente per fare delle bravate. Ad ogni buon conto, non si può ammettere il volo radente in valli alpine: se anche fosse vero che l'apparecchio fosse rimasto a 700 metri di altezza, come prevede il regolamento, ciò non è ammissibile perché le valli alpine vanno da 200 a 2000-2500 metri. Ora, è evidente che anche a 700 metri di altezza ci sono sempre dei pericoli, perché è facilissimo andare a sbattere, anche se finora non è mai successo, ma è un caso che finora non sia mai successo, è un miracolo che sia accaduta solo la tragedia di Cavalese! Non possiamo quindi permettere il volo radente nelle valli dolomitiche ed anche in tutto l'arco alpino, questo è il problema di fondo.

Vi sono poi i problemi del rumore e delle valanghe: se parlate, come in questi giorni ho fatto, con i responsabili degli uffici addetti al controllo delle valanghe o dei servizi forestali, essi sostengono di

aver riscontrato in questi ultimi anni un aumento delle valanghe, sicurissimamente dovuto a questi passaggi aerei. Gli aerei molte volte passano alla base delle montagne e si infilano nelle vallate, magari anche scegliendo quelle in cui è più bello o più caratteristico riuscire a passare. Il problema fondamentale, quindi, credo sia quello che l'aeronautica effettui un controllo adeguato sui piloti, applicando sanzioni serie, perché ormai episodi del genere sono all'ordine del giorno. Ieri si è trattato, a mio avviso, di un gioco di guerra, come è accaduto in molte altre occasioni, in questo caso purtroppo con un esito negativo. Non bastano 700 metri di altezza, soprattutto in zone dove le montagne raggiungono i 2.500 metri.

Siamo di fronte ad una responsabilità certa non soltanto dell'equipaggio, il che è ormai pacifico, perché si è cercato di passare sotto i cavi di una funivia volando radente rispetto al paese di Cavalese. Per avere un quadro più preciso ho disegnato uno schizzo in cui figurano la montagna, il comune di Cavalese e la valle. L'aereo è passato in un avvallamento tra la funivia e la valle appena sotto, in linea d'aria, il comune di Cavalese, quindi in un ulteriore avvallamento. Se fosse successo qualcosa, l'aereo sarebbe precipitato direttamente sul comune di Cavalese. Questa è la realtà: un avvallamento nell'avvallamento. E non si è trattato di un caso, perché abbiamo la testimonianza che episodi del genere sono successi decine di volte, non solo nella vallata in questione ma anche nelle altre del Trentino. È quindi necessario impedire che continuino a verificarsi voli di questo tipo.

La responsabilità, ripeto, non è solo del pilota e dell'equipaggio, ma anche del ministro, che a suo tempo era stato informato, non attraverso una semplice nota del presidente della provincia ma con una nota conseguente ad una precisa risoluzione del consiglio provinciale. Il ministro rispose che non era possibile vietare il sorvolo a bassa quota; se egli fosse intervenuto dando precise indicazioni, sicuramente questa tragedia non

sarebbe successa. Vi è quindi una corresponsabilità certa del ministro Andreatta, dal momento che è stato lui a firmare, così come vi è una piena responsabilità dei piloti che hanno fatto un gioco di guerra.

Noi chiediamo che sia confermato il mantenimento della sospensione dei voli a bassa quota sui centri maggiormente abitati e su tutto l'arco alpino, cioè su tutte le zone di montagna, perché i 700 metri non si possono calcolare a fondo valle, ma semmai considerando la cima più alta di una valle. È necessario che il Governo intervenga per un immediato innalzamento delle quote minime; a questo riguardo occorre un intervento immediato, non so se del Parlamento o del Governo, se con regolamento o in altro modo.

Il ministro ha ragione quando afferma che è stato attivato l'ufficio relativo alle segnalazioni, perché queste ultime sono un elemento importante. Noi abbiamo fatto parecchie segnalazioni, così come le hanno fatte le istituzioni, i singoli cittadini ed anche le autorità militari; ma non sono state sistematicamente prese in considerazione, tant'è vero che si è giunti persino ad una segnalazione ufficiale da parte del consiglio provinciale di Trento, non considerata minimamente dal ministro. Bisogna dunque far accertare tutte le segnalazioni, perché vengono effettuate decine di passaggi ogni settimana. Conseguentemente, occorre assumere provvedimenti seri e precisi.

Si è parlato della questione relativa alla NATO, che è stata messa in evidenza dal collega di rifondazione comunista. Noi siamo per il riconoscimento dell'importanza della NATO, un riconoscimento storico ma anche attuale, nel pieno rispetto dei trattati internazionali. Riconosciamo l'importanza del mutuo interesse, della sicurezza e quant'altro, ma rileviamo che su problemi così importanti di politica internazionale e di difesa vi è all'interno della maggioranza una crepa molto evidente e vistosa, sulla quale occorre discutere in modo approfondito.

Da ultimo, bisogna considerare anche le conseguenze economiche che si determineranno sulle valli e sulle zone di cui stiamo parlando. Invito quindi il Governo a valutare anche questo aspetto per vedere come sia possibile quanto meno contenere anche dal punto di vista economico il calo di immagine e di turismo che si verificherà nelle zone considerate.

FABIO MUSSI. Venti morti costituiscono una tragedia enorme, una strage, di cui certamente le vittime non hanno responsabilità. Questi sono i casi in cui si fa un esame di coscienza collettivo. Io avverto un senso di colpa, lo confesso. Alcuni colleghi del mio gruppo hanno visto, hanno segnalato episodi, abusi, pericoli, hanno interrogato il Governo. Ora dico, innanzitutto a me stesso, che bisognava insistere di più. Ci sono cose su cui, quando sono giuste e si è convinti, bisogna insistere di più. Credo quindi che nessuno possa chiamarsi fuori.

Abbiamo di fronte un campo di problemi che richiedono un'assunzione di responsabilità da parte di tutti, autorità civili e militari, Governo, Parlamento. Mi pare che il tema in discussione sia quello della sicurezza dei voli militari (badate, colleghi, parlo di sicurezza per i civili e per i militari) e del controllo del traffico aereo. Dio sa se segnali di allarme vi erano stati in questi mesi e in questi anni; mi riferisco, per esempio, ad un episodio di tutt'altra natura, che non voglio confondere con l'ultimo avvenuto, l'episodio di Casalecchio. L'onorevole Sabattini ed altri colleghi del mio gruppo hanno presentato un'interrogazione il 28 gennaio scorso, nella quale, tra le molte premesse, si legge anche: « premesso che nel corso di questi anni i familiari delle vittime, le amministrazioni comunali e intere comunità (...) hanno più volte posto con forza il tema della sicurezza dei cittadini di fronte ai rischi derivanti da voli di esercitazioni militari; premesso che peraltro nel corso dei contatti avuti con i rappresentanti del Ministero della difesa costoro avevano assunto l'impegno di predisporre misure legislative e regolamentari volte

alla riduzione dei rischi derivanti dalle esercitazioni militari (...); si chiede, tra l'altro, se il Governo intenda confermare l'impegno all'assunzione di provvedimenti volti a tutelare maggiormente i diritti dei civili nei confronti di rischi di questo genere, modificando conseguentemente le procedure di comportamento sia in volo sia a terra.

Ho con me una tabellina che riguarda l'aeronautica militare italiana e che purtroppo si ferma al 1994. Cinquantaquattro mesi: ventisei incidenti, sei dei quali dopo urto con linea elettrica, urto con cavi di elettrodoto, impatto con cavi di elettrodoto, impatto con cavi ad alta tensione. Voli radenti. Diciotto deceduti, otto feriti: questa tabella riguarda solo gli aerei dell'aeronautica militare italiana e la statistica si ferma al 1994, per cui vi sono altri quattro anni per i quali non disponiamo di dati. Tra i diciotto deceduti figurano parecchi piloti, e non solo i civili di Casalecchio, compresi i ragazzi che frequentavano la scuola di quel comune. Non so se sia una tabella statisticamente significativa rispetto al grado di incidenza di altri paesi e di altre aeronautiche, ma è abbastanza impressionante. Naturalmente, non pretendevo che il Governo rispondesse a questa interrogazione recentissima; vi erano stati contatti con il Ministero della difesa all'epoca di altri precedenti Governi perché l'incidente di Casalecchio risale al 1990. Però l'interrogazione è recentissima. Quella dell'onorevole Olivieri, citata anche dal ministro Andreatta, è del giugno 1997; in essa non si cita solo l'episodio del volo radente a Torbole. Vedo che qui è il giorno precedente al volo...

MARCO BOATO. È la stessa rotta.

FABIO MUSSI. C'è la rotta, il piano di volo comunicato. Immagino che anche quel giorno i piani di volo fossero stati comunicati a qualcuno e che si sapesse più o meno quanti aerei stessero per aria. Tuttavia nell'interrogazione non si cita solo questo episodio, si dice: « in partico-

lare gli aerei militari sorvolano sistematicamente a quota impressionantemente bassa i centri abitati, provocando... ». Generale Manca, so benissimo anch'io che sopra i 1.000 piedi si può essere considerati in condizioni di sicurezza, ma può darsi che i cittadini quando sentono il *bang* non riescano a distinguere i 1.000 dai 1.500 piedi.

Recentemente, due settimane fa, sono stato nel Trentino: quando vai a cena o ti incontri con le persone, non ti parlano d'altro. Non è che ti facciano il comunicato ufficiale; c'è il documento e c'è anche la lettera del presidente della provincia autonoma di Trento. Non si parla d'altro. Me l'avranno detto cinquanta cittadini: « Qui ci sono sempre gli aerei, non si vive più, sorvolano ». È esagerato, è una percezione esagerata? Quando si registra una tale quantità di segnalazioni, si vuole mettere un occhio? Sono segnalazioni formali, con atti parlamentari, con lettere del presidente della provincia e di normali cittadini. Ho visto nei telegiornali persone che dicevano: « L'altro ieri ho telefonato direttamente ad Aviano dal telefono di casa mia, ho cercato i carabinieri, ho chiamato l'esercito, perché qui abbiamo gli aerei che fanno la barba agli abeti ».

Non voglio dare la croce addosso a nessuno; mi ci metto io nella responsabilità di chi non ha operato a sufficienza per prevenire una tragedia come questa. Però bisogna partire dal fatto che c'è qualcosa che non va che bisogna modificare. Il Trentino assomiglia alla Bosnia ed io considero assolutamente meritevole la missione NATO in Bosnia e assolutamente giusto che in Italia ci siano forze armate e basi che partecipano all'azione di *peace keeping* in Bosnia. Tuttavia non si può prendere il Trentino come una specie di simulatore di volo solo perché il suo profilo orografico assomiglia a quello della Bosnia; questo lo escluderei, credo che tutti lo escludano. Però ho sentito qualche dichiarazione in tal senso: assomiglia alla Bosnia.

Parliamo allora dell'incidente. Trovo francamente sgradevole che si usi questo

incidente per rinfocolare qualche spirito antiamericano. Il fatto che quell'aereo avesse colori americani ho l'impressione che sia persino casuale; poteva succedere ad altri aerei con altri colori nazionali dei nostri alleati oppure con la bandiera tricolore sulla coda. Il fatto è accaduto ad un aereo americano, ma ho l'impressione che il dato che abbiamo di fronte non è la responsabilità americana per quell'incidente, è l'incidente. Non rifiuto affatto che si discuta della questione delle alleanze militari, della NATO; la discussione è aperta. La NATO si sta allargando e ci sono già stati diversi appuntamenti internazionali in cui si è apertamente discusso, da parte dei paesi contraenti il patto originario, di missioni e di regole. Ripeto, è una discussione aperta. Ci sono ragioni strategiche, sono cambiati gli scenari planetari, bisognerà ridiscutere anche dell'alleanza. Penso che stia prevalendo la richiesta di entrare, piuttosto che quella di uscire dall'alleanza, che il nostro paese debba partecipare ad una ridiscussione dei termini di quell'alleanza. Ma trovo al di là della misura e del bersaglio il fatto che noi si discuta della questione NATO a proposito di questa vicenda. L'incidente non ci pone la questione della NATO. Altre cose, la caduta del muro, gli armamenti nucleari, la Cina, la Russia, l'Europa ci pongono la questione della NATO. L'incidente ci pone la questione della sicurezza dei voli. È questo il tema, dal quale non scantonerei. Il tema è rappresentato dalle regole della sicurezza.

Ho letto stamane una bella intervista al generale Arpino, il quale afferma che le regole ci sono, non si può scendere sotto i 2.000 piedi. Il ministro qui ci ha detto che sono in corso di elaborazione ulteriori provvedimenti per rendere le regole più rigorose, più stringenti, per limitare al massimo i rischi. Tuttavia, se la regola esiste e non viene rispettata, essa diventa del tutto inutile. Allora il tema è rappresentato dalle regole e dal modo in cui si esercita l'autorità perché vengano controllate le azioni, i comportamenti affinché le regole siano rispettate.

Credo che nessun trattato internazionale, se ci fosse questo problema, potrebbe limitare in alcun modo il fatto che noi dobbiamo essere padroni del nostro spazio aereo. Tra l'altro, è uno spazio aereo particolarmente intasato. Da questo punto di vista, gli Stati Uniti sono messi meglio di noi perché si sorvolano centinaia di chilometri senza vedere una casa. In Italia, invece, dopo 5 secondi dal decollo un aereo si trova 50 metri sopra un condominio. È un territorio molto densamente abitato, molto antropizzato, come qui è stato detto, e gli spazi aerei sono molto intasati.

Credo allora che occorra un di più. Se ci sono accordi diversi (badate, non parlo di Aviano, del fatto che lì esiste una concessione a forze armate statunitensi) sull'uso e sul controllo dello spazio aereo italiano, questi devono essere ricontrattati. Bisogna mettersi comunque nelle condizioni per le quali non vi siano abusi e violazione delle regole. Credo che questo sia necessario perché non vi siano più vittime innocenti.

Sono quindi necessari controllo, garanzie, regole. La tecnologia è sempre più potente ma fragile; le tecnologie sofisticate sono anche fragili. Ciò avviene in modo esponenziale: quando c'è un incremento X di una tecnologia, occorre un incremento X al quadrato della capacità di controllo, di verifica. Questo è noto. Quindi, tecnologie sempre più sofisticate e regole e sistemi di controllo sempre più evoluti. Perché ciò non accada mai più, dobbiamo metterci con la coscienza tranquilla dal punto di vista del controllo del traffico aereo e del governo dei nostri spazi.

Inoltre, vi è l'esigenza di giustizia, che è dovuta alle vittime, alle loro famiglie e ai cittadini tutti. Credo che occorra un rapido accertamento delle cause e delle responsabilità. Sarebbe intollerabile per chiunque l'impunità, il fatto che non sia colpa di nessuno, come è successo troppe volte nel nostro paese. Il tema della giustizia è stato sollevato anche qui dal collega Mattarella, al quale mi associo. Mi pare che esistano accordi che prevedono

che i processi e l'accertamento delle responsabilità siano di spettanza delle magistrature della nazione a cui fanno riferimento i velivoli o i mezzi militari coinvolti. Non so se sia un accordo particolarmente saggio. Tra l'altro, tra questi morti ci sono italiani, tedeschi, polacchi, olandesi, persone di tante nazionalità, per cui mi chiedo se non sia il caso di proporre a livello internazionale una revisione di questi accordi dal punto di vista di responsabilità e giustizia.

Comunque, vorrei invitare il Governo a fare di tutto, in cooperazione con il Governo americano, affinché vi sia una collaborazione tra la giustizia del nostro paese e quella statunitense che possa portare ad accertare rapidamente le responsabilità. In tal modo la nostra coscienza non sarebbe totalmente sgravata ma almeno, una volta fatta giustizia, potremmo metterci con l'animo più in pace al lavoro per evitare che in futuro possano accadere incidenti di questo genere.

RENZO GUBERT. Sono senatore del collegio in cui è ricompreso Cavalese e quindi mi sento particolarmente colpito dal tragico evento.

Mi trovo pienamente consenziente con le considerazioni generali svolte dal ministro rispetto all'alleanza e all'uso militare delle forze armate. Molto meno consenziente mi dichiaro invece in ordine ad altri aspetti. Mi riferisco anzitutto alla risposta fornita dal ministro alle sollecitazioni rivolte al suo ministero da un'intera comunità provinciale, in relazione al problema specifico di cui ci stiamo occupando. Il ministro ha ricordato che in Trentino ci sono stati soltanto due casi segnalati ufficialmente e che sono in corso accertamenti volti ad individuare i responsabili. Anche nell'interrogazione che è stata presentata in materia si chiede soltanto di procedere all'individuazione dei responsabili. Ritengo si tratti di un modo riduttivo di affrontare il problema, un problema che è sicuramente reale, così come ognuno potrebbe appurare se soggiornasse solo qualche giorno in Trentino.

Personalmente ho assistito più volte all'esecuzione dello stesso tipo di manovra lungo la Val di Fiemme; in particolare, ho assistito ad una manovra ancor più pericolosa sotto il ponte Daldino, che collega la strada statale n. 48 al santuario di Pietralba. Mi è sembrato strano che non vi fosse alcuna informazione sul fatto che si trattasse di una manovra straordinariamente vietata.

Nonostante l'ignoranza di molti cittadini, la comunità provinciale, attraverso il suo massimo organo, ha segnalato un problema e richiesto una risposta. A fronte di tutto questo, il ministro non può limitarsi a dichiarare che non si può fare altro che consentire i voli a bassa quota e radenti nelle aree alpine! Credo che un atteggiamento del genere corrisponda all'impostazione di chi voglia lavarsi le mani del problema, un'impostazione sicuramente non giustificata, così come non giustificata appare la posizione di chi richiama difficoltà nell'individuare i responsabili. Il ministro ha alle sue dipendenze l'Arma dei carabinieri, dislocata dappertutto ed anche nelle valli alpine; in queste ultime, inoltre, vi sono caserme della Guardia di finanza e della Polizia di Stato. È possibile che nessuno di costoro sia in grado di segnalare abusi evidenti delle regole che presiedono al volo?

L'abdicare al controllo sull'uso dello spazio aereo ed alla verifica del rispetto delle regole è fatto davvero grave, che sicuramente va ricondotto alle responsabilità di coloro i quali sono chiamati ad esercitare questo tipo di controllo. In tale contesto, anche il discorso relativo alla limitazione degli orari durante i quali effettuare i voli appare francamente molto limitato ed insufficiente.

La seconda questione che intendo sollevare riguarda le norme. Non ho ben compreso se le regole relative alle rotte di sorvolo prevedano eccezioni o se siano le stesse sia per le forze della NATO sia per l'aeronautica italiana. Su questo punto, se si eccettua il riferimento alla deviazione dalla rotta, il ministro non è stato molto chiaro. È probabile che io sia stato non

sufficientemente attento, ma chiedo comunque che siano forniti elementi integrativi più chiari e precisi.

L'intensificazione di questo tipo di esercitazioni sulle aree alpine è, inoltre, profondamente contraddittoria con l'impostazione sostenuta dallo Stato italiano in materia di tutela ambientale. Vorrei ricordare che esistono leggi contro i rumori e per la tutela dei parchi, in particolare degli animali che in essi sono ospitati. Lei, signor ministro, è di origine trentina e quindi è sicuramente in grado di riconoscere bene i punti indicati dalla cartina del luogo in cui si è verificato il tragico evento di due giorni fa. Potrà allora facilmente comprendere come, anche nell'ipotesi in cui i piloti avessero seguito le rotte di volo, avrebbero comunque sorvolato località quali il parco di San Martino di Castrozza, l'area del Lagorai, tra le più pregiate del Trentino, il parco dello Stelvio, il parco Adamello-Brenta, il lago di Garda-Monte Baldo. Mi chiedo: che senso ha vincolare fortemente le popolazioni locali al rispetto dell'ambiente quando invece, per motivi militari, si consentono altri tipi di invasione ambientale? Capisco che in tempo di guerra vi possano essere concessioni dovute alla tutela di un bene supremo, ma in tempo di pace credo si debba prendere atto che questo tipo di aree deve essere tutelato, nel senso che, tra l'altro, non dovrebbe essere consentito il volo a bassa quota, per evitare che si leda un patrimonio che altri sono tenuti a rispettare, e che comunque è un patrimonio di carattere collettivo.

Mi è dispiaciuto che il senatore Manca ed altri colleghi abbiano espresso solidarietà agli aviatori. Vi confesso di ritenere che probabilmente la bellezza del paesaggio e dello scenario può rappresentare un'attrattiva forte, tale da condurre qualcuno di questi aviatori a preferire quelle aree per le esercitazioni. Mi chiedo, allora: non sarebbe opportuno prevedere una modifica delle regole in questa materia? Tra l'altro, credo che, ai fini delle

esercitazioni, potrebbero essere sfruttati spazi molto più ampi, anche se probabilmente non in Italia ma altrove.

Nella sua relazione il ministro non ha fornito una risposta ad una domanda contenuta nella mia interrogazione. Mi riferisco agli interventi a sostegno delle vittime. Sappiamo bene quanto sia difficile per una famiglia, per la collettività o per la società che gestiva gli impianti farsi valere in termini di diritti al risarcimento di eventuali danni conseguenti a responsabilità. Nella mia interrogazione sottolineavo l'esigenza di creare le condizioni perché il ministero fornisse una garanzia per il sostegno e l'assistenza alle parti lese (e quando parlo di « parti lese » mi riferisco sia a chi è stato colpito negli affetti sia alla comunità alpina che ha subito danni materiali), ai fini del risarcimento dei danni. Credo che, se questi ultimi non saranno risarciti dalla NATO o dai responsabili del disastro, dovrebbero esserlo da parte di chi l'alleanza ha voluto ed ha consentito e ne ha anche stabilito le regole. Se infatti vi è una responsabilità del Governo italiano nel controllo dello spazio aereo e se tale controllo non viene esercitato, credo che il Governo debba essere ritenuto responsabile in solido per i danni prodotti.

L'ultima questione che nell'interrogazione presentata insieme al collega Folloni abbiamo inteso sollevare è la seguente. Ci siamo chiesti se questo tipo di voli abbia a che fare con la mobilitazione per l'intervento in Iraq. Su questo punto il ministro non si è pronunciato. Poiché la guerra in Bosnia è finita e non si comprende, quindi, per quale ragione debba continuare ad esservi un'alta intensità di voli addestrativi, chiediamo di sapere se tale intensità possa essere legata ad altre cause, che andrebbero opportunamente evidenziate.

STEFANO SEMENZATO. Il cordoglio e la tristezza che invadono tutti noi per questa inutile strage ci debbono far maturare decisioni e sentimenti di giustizia, da una parte e dall'altra, con l'obiettivo di individuare le misure più opportune ad

evitare che fatti del genere non abbiano a ripetersi.

La relazione del ministro Andreatta mi ha in qualche modo stupito, ove si consideri che in essa colgo una sorta di sindrome da rifondazione, un lungo ricordo sulle origini della NATO e sul ruolo dell'alleanza nella guerra fredda. Credo che invece ciò che dovrebbe essere sottolineato è che, proprio alla luce del ruolo svolto in Bosnia, nell'ambito cioè di una concezione di interventi di pace, le regole che potevano valere per la guerra fredda (si tratta di un aspetto sul quale si potrebbero avviare grandi discussioni), non sono né necessarie né utili per missioni e ruoli svolti in tempi di pace.

Credo allora che alcuni punti debbano essere sottolineati. Il primo è quello della giustizia verso le vittime, dell'accertamento delle responsabilità. Se è concepibile che rispetto ad un'azione militare in senso stretto vi sia una catena di comando e quindi si rimandi alla giustizia del paese di appartenenza dei militari del corpo, quando vi è un coinvolgimento civile, quando si tratta di attività in tempo di pace, indubbiamente vi deve essere una presenza, un ruolo attivo del paese, degli interessi di coloro che sono stati colpiti.

Da questo punto di vista, come già altri colleghi hanno sostenuto, la normativa che fissa questa impossibilità di intervenire (solo questa mattina il ministro è riuscito a conoscere i nomi di coloro che guidavano l'aereo), questa incapacità di agire, viola i diritti elementari dei cittadini di una nazione come la nostra. Credo che una revisione di queste regole sia un elemento importante, su cui il Governo debba assumere un impegno, chiedendo altresì agli Stati Uniti che la normativa non venga applicata in quella forma, che si lasci alla magistratura italiana la possibilità di indagare; esistendo una possibilità di opzione, si chieda agli Stati Uniti di rinunciare all'opzione di mantenere in maniera totale il controllo di questa inchiesta. Chiedo in modo formale al mi-

nistro Andreatta che il Governo assuma una posizione su questo punto e ci dica chiaramente che cosa intende fare.

Come molti colleghi hanno detto, ormai la casistica italiana offre numerose situazioni in cui incidenti aerei hanno avuto ripercussioni sui civili e sulla realtà del nostro territorio. Ricordo tra quelli non citati che a Capaci sull'autostrada Punta Raisi-Palermo un aereo uguale a quello di ieri si è schiantato alcuni anni fa, che solo poche settimane fa a Gioia del Colle un *Harrier* ha lasciato cadere alcune bombe, per fortuna inattive, su un campo di contadini. Queste sono situazioni all'ordine del giorno ed il problema della vivibilità attorno alle basi militari viene posto da tempo con decine e decine di interrogazioni.

Ciò che mi stupisce e mi crea un problema molto forte è che il ministro Andreatta ha affermato che, a distanza di sette-otto mesi dall'interrogazione presentata dall'onorevole Oliveri, l'aeronautica non è ancora in grado di identificare l'aereo che fece un volo radente, probabilmente in modo illegittimo. Se non abbiamo possibilità di sanzione né capacità di controllo, le regole non valgono niente; ciò significa dare garanzie di impunità a chiunque le violi. Poiché il problema si pone ormai dai tempi di Ustica, il controllo dei nostri cieli deve essere garantito, oppure occorre fare scelte diverse. Non è concepibile che con le tecnologie moderne dopo sette mesi non si sappia quale sia l'aereo passato a bassa quota in una zona molto limitata del nostro territorio! Mappature, tracciati, codici di individuazione sono elementi della cui esistenza ormai tutti siamo informati; voglio sapere se vi sia un'incapacità, un'assenza di strutturazione tecnico-logistica, un'indisponibilità dell'aeronautica a fornire dati, dove risieda il meccanismo dell'impossibilità di controllo.

Se non si risolve questo nodo, saremo sempre di fronte ad una sorta di garanzia di impunità per le piccole infrazioni, per poi doverci concentrare quando avvengono i grandi disastri.

Da questo punto di vista non è accettabile che l'attività oggi necessaria per attrezzare forze armate NATO in tempo di pace coinvolga il nostro territorio in maniera così massiccia. Credo abbia ragione il collega Mattarella quando sostiene che ci sono possibilità per i piloti delle forze armate straniere di addestrarsi nei loro territori, per cui non si capisce per quale motivo tutti debbano fare addestramento nelle zone italiane. Credo che il ministero si debba impegnare a tracciare insieme alle regioni zone in cui non sia possibile il sorvolo, in cui vietare in maniera totale addestramenti di qualsiasi tipo da parte di mezzi aerei. È questa una misura minima di salvaguardia, difficile da attuare in un territorio pieno di abitazioni come il nostro, ma tale da rappresentare un punto di forza e di garanzia, che permetta ai cittadini di sapere non a che altezza vola l'aereo ma che in quella determinata vallata i velivoli non devono passare.

Questo tipo di situazione rimanda anche ad un problema di basi militari. Non voglio introdurre il problema « basi sì, basi no », che non è oggetto di questa discussione. Tuttavia, non c'è dubbio che il Governo italiano sta spingendo all'interno della NATO perché l'allargamento della stessa avvenga su base territoriale, ma la concentrazione di forze avvenga sul territorio italiano. Quando la delegazione delle Commissioni difesa ed esteri si recò a Bruxelles per incontrare i dirigenti della NATO, questi dissero di sapere che il Governo italiano chiede con molta forza il potenziamento delle basi presenti in Italia per un problema di prestigio internazionale e proposero di andare incontro a questa richiesta ampliando ulteriormente la base di Aviano. Ebbene, se sia preferibile per la vita dei cittadini una concentrazione militare sul nostro territorio o basi dislocate su più nazioni appartenenti alla NATO, è una questione che credo il Parlamento debba discutere: non possono essere scelte che prescindono da un dibattito di merito.

Credo che questo episodio, così come la difficoltà del ministero a rispondere a molte sollecitazioni ed interrogazioni sul rapporto tra struttura militare e società civile richieda da parte delle Commissioni di Camera e Senato un lavoro più attento di inchiesta e di conoscenza, nonché di iniziativa legislativa. Vorrei chiedere con molta forza ai presidenti delle due Commissioni, che hanno assunto l'iniziativa dello svolgimento di questa audizione così utile, di impostare un lavoro affinché il Parlamento divenga protagonista effettivo di una produzione normativa legislativa, senza attendere semplicemente l'iniziativa del Governo. Questo è un dato che sollecitiamo con molta forza e che credo sia dovuto anche nei confronti delle vittime di questo disastro.

**PRESIDENTE.** Mi è stato comunicato che recentemente l'onorevole Ruffino per quanto riguarda la nostra Commissione ha presentato una proposta di legge in questo senso, che non mancheremo di inserire all'ordine del giorno.

**IVO TAROLLI.** Signor ministro, onorevoli colleghi, anch'io a nome del mio gruppo voglio portare il cordoglio sentito alle vittime e alle loro famiglie per questo lutto difficile da comprendere, viste le modalità con cui si è consumato.

Ho ascoltato con attenzione le argomentazioni del ministro ed ho trovato la sua relazione articolata ed ampia. Tuttavia, rispetto all'interrogazione da noi presentata, ai problemi anche economici di quella valle così duramente colpita in questi ultimi decenni, il suo intervento è risultato a nostro avviso non esaustivo, carente in molti punti. Anch'io condivido l'opinione per cui questa tragedia non debba prestarsi a speculazioni di antiamericanismo o servire per affrontare problemi veri, quali quelli delle servitù militari, che abbisognano invece di un proprio, specifico momento, di serenità d'animo e non di emotività. Oggi, infatti, sotto accusa non è né la NATO, né l'alleanza atlantica, ma una leggerezza,

una bravata (personalmente propendo più per questa interpretazione), più che scelte di carattere politico-istituzionale. Siamo tutti memori — il generale Manca lo ha richiamato alla nostra attenzione — dell'importante ruolo svolto dai soggetti dell'aeronautica militare italiana e della NATO nei territori martoriati della Jugoslavia, però dobbiamo essere severi, perché quanto è successo merita rigore nell'analisi e nelle risposte.

Primo problema: giustizia. Non è interesse di nessuno il ripetersi delle tristi esperienze che ci hanno additato all'opinione pubblica europea per superficialità o inadempienza. Dobbiamo fare in modo che non si ripeta l'esperienza di Ustica. Quindi, che i tempi siano quelli necessari, purché siano brevi e si arrivi a determinazioni chiare.

Sarebbe stata opportuna una giurisdizione congiunta, ma sappiamo che la Convenzione del 1955 non lo consente e che è difficile ritenere che gli Stati Uniti rinuncino al loro potere punitivo rispetto alle infrazioni commesse dai loro piloti. Però, ove è possibile, dovremmo chiedere, in subordine alla giurisdizione congiunta, una inchiesta congiunta, di modo che si possa interloquire e che i nostri magistrati e le nostre forze dell'ordine, anziché essere tagliati fuori, possano fornire apporti costruttivi. I cittadini devono essere messi nella condizione di venire a conoscenza di tutti gli elementi, in una logica di trasparenza che dovrebbe costituire l'impegno del Governo nella sua collegialità.

Secondo problema: le responsabilità politiche. È stato fatto tutto ciò che si doveva? In merito a questo grande interrogativo, più di qualche dubbio la mia parte politica lo coltiva. Il nostro è un paese un po' strano, come lo è anche quest'ultimo Governo, anzi diciamo che la stranezza è un po' la tradizione di questo paese. C'è voluta la bravata di quel gruppo di giovani a piazza San Marco per fare emergere un problema che era unanimemente condiviso ma che gli organi

istituzionali non affrontavano; dopo quella bravata, sul tema del federalismo vi è stata subito grande attenzione.

MARCO BOATO. Forse, era alla nostra attenzione già da qualche anno!

IVO TAROLLI. Quando sono state depositate in Commissione bicamerale, le proposte su un minimo di federalismo sono state sempre accantonate. Ma non facciamo polemica.

Oggi è stata necessaria una tragedia perché il problema dei voli a bassa quota diventasse di carattere nazionale e fosse affrontato dal Parlamento. Dunque non vi è dubbio, signor ministro, che il problema sia stato sottovalutato da lei e dai suoi uffici. Non vi è dubbio che siate arrivati in ritardo. Non vi è ombra di dubbio che non abbiate fatto tutto ciò che potevate e dovevate fare. Questa è una mancanza grave. E lei, signor ministro, non può mettere sullo stesso piano la segnalazione ufficiale del presidente della giunta provinciale, che rappresenta una comunità, con la segnalazione fatta, nei canoni che l'ordinamento prevede, dal singolo cittadino. Quando vi sono segnalazioni istituzionali e gli organi preposti non si peritano di svolgere tutti gli approfondimenti del caso, vuol dire che vi è stata inadempienza da parte dei suoi subordinati. Su questo occorre essere severi, signor ministro.

Non dobbiamo limitarci solo ad individuare le responsabilità, ma dobbiamo individuare anche le cause. A noi non spetta solo giudicare l'accaduto; non ci basta di andare solo alla ricerca delle cause singole per approfondirle, perché la nostra funzione, il nostro ruolo e la nostra responsabilità devono portarci non tanto ad individuare il colpevole per un'esigenza di giustizia, quanto ad individuare i problemi veri. Gli addestramenti, le sperimentazioni dei nuovi traguardi tecnologici a cui anche l'aeronautica militare è sottoposta debbono avvenire a livelli di sicurezza assoluta sia per i piloti sia, soprattutto, per la cittadinanza. Da questo

punto di vista, se serve, rivediamo i regolamenti. Noi siamo per il divieto di voli radenti nelle zone ad alta densità di popolazione e in quelle turistiche perché, come giustamente è stato rimarcato anche dal collega Gubert, se la sensibilità del 1955 non poneva l'inquinamento acustico tra i grandi problemi, oggi non è più così e, quindi, il problema deve essere affrontato. Su questo versante, annuncio che il gruppo cristiano-democratico proporrà l'istituzione di una commissione d'inchiesta non tanto per individuare le cause e le responsabilità del singolo fatto, quanto per vedere quali insegnamenti trarre dall'accaduto affinché si possa rivedere un impianto che mostra tutti i suoi limiti.

Per ultimo, signor ministro, desidero anch'io associarmi ai colleghi, che mi hanno preceduto nel lamentare un vuoto sorprendente nel suo Cintervento, non avendo lei ritenuto di farsi carico anche dei problemi di carattere economico che quella comunità e quella valle si trovano ad affrontare. Non voglio cadere nella tentazione di dire cose futili, però dovette ricordare che una zona, per fare promozione turistica e per rendersi altamente competitiva sul mercato turistico, deve mettere a disposizione, annualmente, decine e decine di miliardi e che incidenti come quello verificatosi fanno poi cadere in maniera verticale l'appetibilità e la competitività delle strutture create rispetto alle offerte turistiche di altri territori. Dunque credo sia pacifico come, oltre all'indennizzo ai singoli familiari delle vittime, vi sia anche un problema di indennizzo per le strutture economiche e per le comunità locali di quella vallata. Ritengo che a questo problema il Governo dovrebbe mostrarsi sensibile mettendolo nella sua agenda.

Consentitemi, infine, un po' di campanilismo da trentino DOC, con tutti i suoi limiti ma anche con tutte le sue tradizioni. Faccio presente ai colleghi italiani che cinque minuti dopo che la tragedia si era consumata, sul posto...

MARCO BOATO. Ci sono anche colleghi non italiani qui dentro?

IVO TAROLLI. ...erano presenti i vigili del fuoco di quella comunità, i quali hanno prestato la loro opera volontariamente e con passione. Da questo punto di vista, credo si debba un minimo di meritatoria riconoscenza per ciò che quelle popolazioni assicurano al bene comune in termini di volontariato.

PRESIDENTE. Con l'onorevole Tarolli sono terminati gli iscritti a parlare in rappresentanza di ciascun gruppo. Poiché i loro interventi sono stati molto esaurienti, inviterei i colleghi che hanno chiesto di intervenire ad essere piuttosto concisi.

Do la parola all'onorevole Tassone del gruppo del CDU.

MARIO TASSONE. Interverrò per il gruppo misto-CDU. Non come membro del CDU, ma come altri hanno fatto prima, come membro di una componente del gruppo misto, secondo l'indicazione del nuovo regolamento che evidentemente non è stato ancora pienamente recepito...

PRESIDENTE. Se lei vuole essere puntiglioso, allora lo sarò anch'io e le dico che per il gruppo del CDU, secondo gli accordi, è già intervenuto il senatore Gubert! La invito alla sostanza!

MARCO BOATO. Parla senza fare polemiche, non è questa l'occasione!

MARIO TASSONE. Questa sua risposta, presidente, non credo rientri nella valutazione che ho appena fatto.

Signor presidente, onorevole ministro, la mia sarà una brevissima valutazione. Vi sono momenti in cui gli interessi del paese debbono essere esaltati e posti al primo punto anche rispetto agli interessi contingenti dei governi.

Gli interessi del Governo dovrebbero coincidere con quelli generali del paese; se non fosse così, il Governo esprimerebbe semplicemente una parte e non la globalità di quelle che sono le tensioni, le aspirazioni e le attese del paese.

La convocazione delle Commissioni difesa di Camera e Senato, avvenuta con grande rapidità, aveva come scopo non quello di ascoltare o di avere delle valutazioni di carattere burocratico. In altre parole, tale convocazione non è stata fatta per mettere in condizione i parlamentari di avere dei commenti su notizie e su articoli che hanno già letto sulla stampa. Noi infatti intendevamo conoscere — come peraltro è stato sollecitato dall'illustre presidente della Commissione difesa — la verità e le responsabilità. Parlo di una responsabilità intesa in termini ampi e non del tentativo — scarsamente accettabile o dignitoso, che anzi denota a mio avviso una caduta di stile — di determinare le responsabilità dei piloti o semplicemente delle strutture. Vogliamo infatti capire quali siano le responsabilità complessive, tenendo presente che in un sistema democratico la responsabilità politica ha un suo ruolo, una sua dimensione e un suo riferimento. Se in un paese democratico, se in uno Stato di diritto dovesse venir meno la responsabilità della politica, credo allora che non ci troveremo sul terreno giusto per comprendere quanto è avvenuto a Cavalese.

Signor ministro, non ho alcuna posizione preconcepita nei confronti del Governo; ed anche se l'avessi, dopo aver ascoltato gli interventi di autorevoli componenti della maggioranza, dovrei abbandonarla perché credo che da più parti si sia manifestata una insoddisfazione rispetto alle comunicazioni che ella ha voluto dare. Dobbiamo ancora capire per quale motivo alcune interrogazioni siano rimaste senza risposta, per quale motivo alcune sollecitazioni ed alcune richieste da parte delle autorità locali siano rimaste inevase. Non credo che l'intera vicenda possa essere liquidata dando, in questa sede, una risposta ad alcune interrogazioni parlamentari o dicendo soprattutto — così come è avvenuto — che non sono state fatte sufficienti denunce su ciò che avveniva in quel territorio. Di queste cose, infatti, si parla da tanto tempo. Penso che il Governo abbia anche le strutture locali

oltre alle forze di polizia e alle forze preposte alla sicurezza. Non credo che per un Governo ci sia bisogno di avere una denuncia da parte del sindaco o — così come è avvenuto — del presidente della provincia autonoma di Trento!

A mio avviso il Governo aveva tutti gli elementi per comprendere e per sapere quale fosse la situazione in ordine alle regole violate per quanto riguarda i voli, l'addestramento e i problemi ad essi connessi.

Ci sono state delle violazioni riguardanti le norme della sicurezza; e qui sono state giustamente richiamate le norme che riguardano l'inquinamento acustico e ambientale. Con riferimento all'inquinamento acustico, voglio ricordare a me stesso (certamente non ho né l'ambizione né la supponenza di ricordarlo al Governo) una legge sull'inquinamento acustico, della quale è stato relatore non un rappresentante dell'opposizione bensì l'onorevole Calzolaio, che è attualmente sottosegretario per l'ambiente.

Nel territorio del Trentino anche queste norme sono state continuamente violate. Ritengo che la risposta fornita stamane sia lacunosa e insufficiente; non è possibile alzare polveroni per addossare semplicemente, come dicevo poc'anzi, responsabilità sugli operatori delle macchine; a mio giudizio, infatti, occorre anche comprendere quali siano le responsabilità e per quale motivo il Governo non abbia adottato i provvedimenti del caso.

Signor presidente, vi è poi un altro dato che vorrei richiamare in questa sede. Ho seguito con molta attenzione l'ultima parte dell'intervento del ministro e precisamente quella in cui egli ha fatto riferimento alla nuova NATO e ai suoi compiti. A tale riguardo debbo evidenziare che esiste una contrapposizione tra la posizione del ministro e quella dei rappresentanti di altri gruppi della maggioranza. Su questo punto e in generale su tutti i problemi che riguardano la difesa e la politica estera il Governo non ha maggioranza! Poiché non sono questi i temi all'ordine del giorno, certamente

dopo l'odierna riunione congiunta delle Commissioni difesa ritengo che sui temi fondamentali della politica estera e della difesa di cui ha parlato il ministro (l'allargamento, la nuova NATO, i ruoli, le funzioni, gli obiettivi e i traguardi che si intendono raggiungere) il Presidente del Consiglio dei ministri debba venire in aula ad esprimere chiaramente la sua opinione e quella del Governo. Il Presidente del Consiglio ci dovrà poi dire se intorno a questi temi il Governo ha una maggioranza perché da quanto abbiamo sentito anche in questa sede e per ciò che abbiamo letto sui giornali non penso che ce l'abbia.

Se il Governo non ha dunque una maggioranza, cari colleghi, lo stesso accertamento della verità o delle responsabilità diventa difficile. Forse sarò pessimista ma stamane intorno a questa vicenda ho visto alzarsi delle nebbie. È stato fatto un discorso che purtroppo ho ascoltato in un'altra occasione: parlo del discorso preparato dalle strutture senza un minimo di tensione, di trasporto e di vicinanza rispetto al dramma che stanno vivendo non solo le famiglie delle vittime ma anche l'intero paese.

A mio avviso il problema è politico. Certo, vi è l'aspetto tecnico della individuazione delle responsabilità, ma quando abbiamo individuato, signor ministro, la responsabilità dei quattro componenti l'equipaggio, e la responsabilità della prima regione aerea (ricordo quando furono deposte alcune teste di capi di stato maggiore dell'esercito!), mi chiedo: dove rientra la responsabilità della politica? C'è una responsabilità della politica, nell'ambito del controllo e dell'indirizzo, relativamente all'accoglimento e alla ricezione di alcune denunce che sono state fatte?

Ricordo che il collega Olivieri mi ha sempre parlato di queste cose. Quando per cinque giorni ci siamo trovati sulla nave *Zeffiro*, Olivieri mi parlava dalla mattina alla sera di questi problemi del suo territorio. È possibile che Olivieri abbia esternato le sue angosce soltanto a

qualche collega e non anche al Governo? Perché il Governo non ha risposto? Perché il Governo risponde o tenta di rispondere a queste interrogazioni, a questi quesiti, nel momento in cui avviene la tragedia? Questo è un gioco che non possiamo accettare. Non possiamo accettare che si alzino le nebbie intorno a questa vicenda, che certamente - come si suol dire dalle mie parti - passerà in cavalleria, al di là del suo impegno, signor presidente.

Come vede, sono oggettivo nelle mie valutazioni e le do atto, al di là delle questioni pregiudiziali che ho voluto manifestare, del suo impegno in questa vicenda, delle sue sollecitazioni, delle sue interviste, ma la di là di tutto questo, stamattina dobbiamo prendere atto, signor presidente Spini, signor presidente Gualtieri, che c'è stata fornita una risposta deludente, per alcuni versi mortificante e per altri tali da delegittimare anche la possibilità che il Parlamento dovrebbe avere di capire e di conoscere la verità. Il Governo non aveva altri elementi, altri dati? Se è così, è un fatto molto grave. Ma un Governo deve avere una sua dignità, un suo decoro e deve sapersi assumere anche le sue responsabilità, anche sulle insufficienze e sulle lacune. Possibile che le insufficienze e le lacune siano solo degli uffici e che il Governo non ne abbia mai? Ma gli uffici da chi dovrebbero essere controllati? Non parlo della responsabilità oggettiva o della *culpa in vigilando*, o meglio anche di questo, ma soprattutto del tema della responsabilità politica.

Il mio auspicio è che dopo questo dibattito deludente nella ricognizione che ha compiuto e dopo aver ascoltato autorevoli rappresentanti della maggioranza che sostiene il Presidente del Consiglio ed il ministro della difesa, si svolga in Assemblea un dibattito nel quale il Presidente del Consiglio ed il ministro chiariscano qual è la nostra posizione sulla NATO, quali sono le vere responsabilità e colpe (se ce ne sono e credo che ci siano)

e quali sono i piani ed i progetti futuri per quanto riguarda la sicurezza dei cittadini, dei piloti e del paese.

MARCO BOATO. Signor presidente, signor ministro, mi richiamo agli interventi che hanno già svolto i colleghi Semenzato, Mattarella e Mussi che, sia pure con accentuazioni differenti, hanno seguito una linea abbastanza convergente sul piano interpretativo di questa tragedia e della risposta del ministro, per cui non riprenderò puntualmente questi aspetti.

Devo anche dire che il fatto che in queste Commissioni congiunte siano oggi presenti i colleghi Detomas, Mitolo, Fontan, Gubert, Tarolli, Boato, Olivieri, Robol - tutti parlamentari trentini ed uno altoatesino...

PIETRO MITOLO. Di lingua italiana!

MARCO BOATO. ... - è un segno di quanto questa tragedia ci colpisca, come cittadini italiani - collega Tarolli tutti italiani - e come rappresentanti politici della comunità della regione Trentino-Alto Adige.

Non vorrei usare toni demagogici, perché li considero opera di sciacallaggio, anche se c'è stato uno sciacallo che ha provocato venti vittime. Ma guai a farlo, anche quando c'è una responsabilità così terribile: quattro persone facevano parte dell'equipaggio e penso che uno pilotasse, per cui in particolare c'è stato uno sciacallo. Non so se abbia ragione il Presidente della Repubblica, che ha parlato di tragico gioco, ma dalla descrizione puntuale che ha fatto il ministro Andreatta, temo che emerga esattamente questa ipotesi, cioè il pilota che abbia fatto il tragico gioco di tentare di passare sotto i cavi della funivia e non gli sia riuscito. C'è anzi da dire che per fortuna è andata così, perché sarebbe potuta andare peggio se fosse finito sull'abitato di Cavalese o su quello Tesero.

In questo senso, non con la declamazione demagogica sulla pelle di venti vittime, affermo che è possibile dire che è

stata una strage annunciata, nel senso che questo tipo di strage avrebbe potuto verificarsi molte altre volte, come risulta da molteplici testimonianze (ne è stata citata solo una che si è tradotta in un'interrogazione parlamentare).

Ho letto che il mio capogruppo Paissan oggi sul *Corriere della Sera* ha dichiarato: « Mi autocritico per non aver detto quello che ho visto con i miei occhi decine di volte ». Lo ha detto Paissan, eletto in Toscana, ma trentino. Anch'io, che trascorro le mie vacanze in Trentino, ho visto decine di volte questo spettacolo agghiacciante. Però, signor ministro e colleghi, durante la guerra in Bosnia, prendendo tutti i lunedì o i martedì mattina, a seconda delle settimane parlamentari, il volo Verona-Roma da Verona (lì a fianco c'è l'aeroporto militare di Villafranca), quando vedevo alzarsi quei caccia e, quando li vedevo esercitarsi in Trentino, temevo che potesse succedere un tragico incidente, ma fra me e me dicevo: « Vivaddio che finalmente la NATO ha deciso di intervenire, supplendo all'ignavia, all'inerzia, alla oggettiva complicità, ahimè, dell'ONU, per una guerra durata anni, con la passiva attesa da parte dell'ONU del nulla ». Per fortuna, signor ministro - sono pienamente d'accordo con lei - che c'è stato l'intervento della NATO in Bosnia; per fortuna che l'Italia ha fornito le basi militari; per fortuna che c'è stata la capacità tecnica, oltre che la volontà politica, di fare quell'intervento che ha posto fine alla guerra in Bosnia.

Finita la guerra in Bosnia - che poteva comportare conseguenze anche per noi, che assistevamo impotenti da anni ad una strage di centinaia di migliaia di persone -, sono però venute meno le condizioni di un rischio calcolato e ci dobbiamo porre, come Governo, come Parlamento, come cittadini italiani, in un modo diverso. Adesso quel rischio calcolato non c'è più. Certo, bisogna sorvolare la Bosnia per controllare il traffico aereo, per controllare che non ci siano ulteriori attività militari fuori dagli accordi di pace. Non bisogna più mettere a rischio le popula-

zioni italiane, i territori italiani, e quelli trentini in particolare, per esercitazioni che ormai non si giustificano più. Come hanno ricordato i colleghi Mattarella e Semenzato, se si vogliono fare, si facciano in ciascun paese di origine, in modo che quando si arriva in Italia si sia già esercitati al compito per cui vengono predisposte le basi italiane, per poter intervenire — giustamente, sono d'accordo con lei, signor ministro — anche oggi in Bosnia.

Altra questione è quella che ha posto la collega Nardini. È stato l'intervento militare in Bosnia a permettere di porre fine alla guerra; sono pienamente d'accordo con lei che la ricostruzione stia avvenendo in modo assai discutibile, ma questa è altra questione, della quale non si può far carico al problema di cui stiamo discutendo.

Il ministro, ha detto che l'aereo ha modificato la rotta, avendo deviato di 9-10 chilometri dal piano di volo previsto, che non ha rispettato l'altezza di 700 metri ed è sceso fino a 100 (non è sceso da 700 a 600, ma da 700 a 100!), che è passato sotto i cavi della funivia, che non gli è riuscito quel tragico gioco, perché credo che solo questo si possa ipotizzare, che questa sia l'unica spiegazione.

Il collega Gubert ha detto che ha visto un caccia passare sotto il ponte di Daldino: lei lo conosce quel ponte, signor ministro? È un tragico gioco, quella volta gli è andata bene, ma è un ponte e quell'aereo ci è passato sotto, anche se è un ponte molto alto. Non credo che Gubert, un collega trentino dell'opposizione, sia sciacallo al punto da inventarsi questa scena. Credo che un collega trentino dell'opposizione abbia ricordato l'ennesimo episodio. Ci sono decine di episodi ai quali ho assistito con i miei occhi. E dico sinceramente — lo dico anche al mio capogruppo Paissan — che non mi sento in colpa per non aver fatto il finimondo per questo, perché — vivaddio! — viviamo in uno Stato di diritto, in uno Stato in cui la sicurezza dei cittadini non può essere attribuita alla responsabilità del singolo

cittadino che segnala quello che fanno gli aerei militari italiani o della NATO, che legittimamente passano sul nostro territorio in base ad accordi che sarebbe ridicolo in questa circostanza mettere in discussione. La sicurezza dei cittadini, la sicurezza del territorio, la sicurezza delle popolazioni è responsabilità dello Stato, del Governo, delle autorità militari. Certo, ci può essere il caso eccezionale che viene segnalato con un'interrogazione o con una telefonata. Quante telefonate hanno fatto i cittadini di Cavalese?

Ministro, lei ci ha detto che la prima legione aerea ha segnalato due casi dal Trentino; poiché in questi giorni sentiamo citare centinaia di casi di persone che hanno telefonato in queste circostanze, mi viene da pensare che le telefonate siano pervenute non alla sede della legione aerea — di cui magari non tutti hanno il numero di telefono — ma alla stazione dei carabinieri, al distretto militare di Trento, alla protezione civile o ai vigili del fuoco. Non si può dire che di trentuno casi di tutta la prima legione aerea, solo due riguardino il Trentino! Non si può dire perché, ad esempio, dei sette parlamentari trentini presenti in quest'aula, ognuno ha assistito a questi fatti: e non ci si può imputare di non averli denunciati! Devo dire peraltro che il presidente della provincia autonoma di Trento, Andreotti, non ha fatto chissà che cosa (io sto attento alla demagogia anche su questo): si era in presenza di un ordine del giorno votato dall'intero consiglio provinciale; lui lo ha trasmesso a chi di dovere ed ha segnalato il problema il 22 dicembre 1996. Anche se per mia fortuna non ci sono mai stato, so bene come funzionano i ministeri ...

Il collega Tassone ha fatto riferimento agli uffici. Ministro, gli uffici le hanno fatto mettere una firma sotto una risposta che è datata 11 dicembre, mentre la lettera di Andreotti era del 22 agosto 1996: quattro mesi per dare una risposta! Lei ha affermato onestamente che la difesa — la firma però l'ha messa lei in quanto titolare del Ministero della difesa — ha replicato che non era possibile

sospendere i voli a bassa quota, ma che veniva garantita in modo assoluto la sicurezza. Non era così! Ma non era così non il 3 febbraio in presenza di venti morti, ma non è stato così in numerosissimi altri episodi precedenti! E non ci si può limitare a dire che i cittadini debbano denunciarli! A parte che in ogni paese è presente una stazione dei carabinieri che, se non sbaglio, sottosegretario Brutti, è un corpo di polizia militare! Se non sbaglio, a Moena vi è la scuola della Polizia di Stato; se non sbaglio a Predazzo vi è la scuola della Guardia di finanza. Quello, in sostanza, è un territorio che non potrebbe essere più presidiato di così dal punto di vista della presenza degli organi di polizia. Nonostante ciò, assistiamo sistematicamente a questi fatti.

Credo che il ministro abbia ricostruito con molta correttezza l'episodio specifico e che sia evidente che cosa è successo, tant'è vero che egli ci ha correttamente ricordato che nessun allarme è stato dato prima. Infatti, non è che l'aereo ha provocato l'incidente perché era in difficoltà; l'aereo ha fatto quel « tragico gioco », è passato sotto la funivia e l'ha spezzata; e dopo ha dichiarato lo stato di emergenza! Questa è la ricostruzione obiettiva — devo dargliene atto — che viene fuori. Pur non essendo questa una Commissione di inchiesta improvvisata, ma rispondendo doverosamente al Parlamento, il ministro lo ha messo in grado di capire che cosa è successo, sia pure rinviando all'autorità giudiziaria, da una parte, e alle commissioni americana e italiana, dall'altra, la ricostruzione puntuale della vicenda.

Si può anche predisporre un modulo per le denunce e pensare alla possibilità di istituire un numero telefonico, ma credo che non sia questo il problema!

Non basta dire che adesso si sospenderanno i voli a bassa quota, perché so che verrebbero sospesi solo per qualche settimana. Infatti, a mio avviso, dopo lo svolgimento dei funerali ed il superamento della emozione provocata da questa vicenda, si ricomincerebbe da capo. No,

adesso bisogna ridefinire tutte le regole in materia: bisogna capire che vi è un problema di inquinamento acustico (questa non è una banalità, poiché gli aerei passano sopra a tutti i parchi naturali di quella zona), un problema di sicurezza dei cittadini e del territorio (l'uno non è meno valido dell'altro: sono due valori fondamentali), oltre al diritto-dovere dello Stato italiano di contribuire per la sua parte alla sicurezza internazionale.

Da questo punto di vista vi è il problema della Bosnia che io riconosco centrale e importante. Per questo, quindi, rifiuto le polemiche fatte su tutta la vicenda con riferimento alle alleanze internazionali ed alle basi militari in Italia. Se vogliamo ridiscutere non l'alleanza, ma talune regole su cui si fonda (che è un'altra questione), è una materia che possiamo affrontare ma farlo ora in presenza di venti morti mi sembra sia pretestuoso farlo in questa circostanza.

Riguardo alle responsabilità individuali nella vicenda, vorrei evidenziare che perfino ai sensi del codice di procedura penale italiano i quattro membri dell'equipaggio aereo potevano non rispondere. Quindi da questo punto di vista vi era la possibilità da parte loro di esercitare un proprio diritto alla difesa. Il fatto che non si sappiano neanche i nomi dei quattro membri dell'equipaggio, che abbiamo dovuto aspettare tre giorni e che li sapremo soltanto stasera alle 18,30 (anche se lei, signor ministro già li conosce) è invece inaccettabile; ma lo è ancora di più questo senso di copertura, di omertà, di non chiarezza, di non trasparenza e di non assunzione di responsabilità che emerge da questa vicenda. So che poi i quattro membri dell'equipaggio verranno giudicati — se mai verranno giudicati — dalla magistratura americana, in base a quell'accordo del 1950 ratificato nel 1955 che lei ha ricordato; ma che non se ne conoscano i nomi — lo ripeto — è veramente inaccettabile: non vi sarebbe mica stato un assalto alla base di Aviano, ammesso che siano ancora lì dentro!

Da tutto ciò emerge quindi una sensazione di non trasparenza, di non chiarezza e di una mancata assunzione di responsabilità, che è molteplice e riguarda le responsabilità militari, i problemi amministrativi e di risarcimento alle vittime ed al territorio, e quant'altro.

Il ministro Andreatta ed i colleghi sanno però che la funivia del Cermis è già caduta nel 1976 provocando 42 vittime! Quest'ultimo fatto si è verificato a due passi da lì; anzi, quell'aereo sarebbe potuto cadere a Teseno. Nella stessa valle vi sono stati 269 morti nel 1986 e l'altro giorno vi sono stati 20 morti su Cermis! Si tratta quindi di una popolazione e di un territorio che sono stati colpiti in modo terribile in questi venti anni. Non tutto è imputabile alla responsabilità di quell'aereo che è caduto e che ha tranciato la funivia tre giorni fa; però occorre tener conto che nella esasperazione di una popolazione, di una comunità e di un ceto politico, vi è anche la componente terribile che quella tragedia annunciata si colloca in un contesto ventennale di tragedie terribili alle quali il collega Detomas ha fatto riferimento nel suo intervento.

Vi sono quindi problemi militari, giudiziari e amministrativi. E su questo terreno so bene che oggi non si poteva rispondere a tutto. Credo che il ministro debba prendere buona nota che da diversi punti di vista — a volte condivisibili, a volte meno — da questo incontro è emersa una certa sofferenza anche da parte di chi, come il sottoscritto, le dà atto di aver risposto lealmente per quello che poteva rispondere fino ad oggi e insufficientemente per ciò che riguarda la situazione da oggi in avanti.

Concludo il mio intervento proponendo al presidente Spini e al presidente Gualtieri — pur non essendo membro ma ospite di questa Commissione, anche se sono parlamentare a pieno titolo — non tanto di istituire una Commissione di inchiesta (che comporterebbe la predisposizione di una legge istitutiva ed il trascorrere di molti mesi: e poi chissà quando si finirebbe) quanto di deliberare

una indagine conoscitiva sull'argomento, che è uno strumento agile previsto dai regolamenti parlamentari. Le commissioni americana e italiana svolgano le loro indagini, la magistratura faccia altrettanto; il Parlamento, non per sovrapporsi alla magistratura e alla aeronautica americana e a quella italiana, ma nell'ambito delle proprie responsabilità e dei propri compiti istituzionali, proceda in modo serrato, nel giro di qualche settimana, con una indagine conoscitiva mirata (i cui lavori dovrebbero durare qualche settimana e non anni), dalla quale potrebbero emergere proposte per il Parlamento e per lo stesso Governo.

**PRESIDENTE.** Onorevole Boato, la ringrazio anche per la proposta da lei formulata, della quale prendiamo buona nota.

**MARCO RIZZO.** Onorevoli colleghi, gentile ministro, oltre ad esprimere anch'io il cordoglio ai familiari delle vittime, credo che occorra inquadrare questa vicenda anche nel contesto della relazione che lei ha svolto.

La posizione di rifondazione comunista è già stata espressa dalla collega Nardini. Vorrei aggiungere però che non possiamo francamente giudicare adeguata la sua relazione; anzi, essa risulta assolutamente inadeguata per due ordini di motivi.

Il primo è che questa vicenda viene rappresentata — anche da lei, ministro — come una questione di regole, come un errore tecnico, come un tragico gioco, quasi che questo singolo episodio si discostasse dall'insieme di episodi (sono centinaia nella storia del nostro paese) che sono il frutto di una condizione particolare che si registra nel nostro paese: quella della presenza di basi militari straniere nel nostro territorio nazionale. Al riguardo vorrei distinguere, perché un conto è la posizione politica — che voi potete non condividere — del nostro partito (il quale reputa superata la NATO essendo finita la guerra fredda), ed un altro conto sono le basi e i comandi

americani sul territorio italiano. Sono comandi americani sottoposti a clausole segrete e basi americane che di fatto vivono concretamente in una sorta di extraterritorialità e quindi in una condizione in cui la sovranità del nostro paese viene esercitata in termini limitati. La nostra non è una battaglia ideologica perché distinguiamo fra la questione dell'alleanza NATO, sulla quale abbiamo una precisa posizione politica che può anche non essere condivisa, e la questione delle basi militari sottoposte al comando degli Stati Uniti.

MASSIMO BRUTTI, *Sottosegretario di Stato per la difesa*. Che singolare coerenza!

MARCO RIZZO. In secondo luogo, giuridico inadeguato il suo intervento, signor ministro, non solo perché non si distingue dall'impostazione generale assunta sulla vicenda dai *mass media* (mi riferisco alle regole, all'errore, al tragico gioco e così via), ma anche perché ha un tono di rivendicazione nei confronti dell'Alleanza atlantica e della presenza delle basi militari sul nostro territorio che suscita nei confronti del suo intervento un giudizio negativo, almeno da parte di rifondazione comunista, perché non esamina il contesto. Sembra che anche lei sia uno del coro, uno dei tanti che chiedono un intervento che circoscriva queste attività, che chiedono maggiore attenzione sotto il punto di vista tecnico, sotto il profilo giuridico e quant'altro.

Il nostro giudizio è negativo anche perché la relazione è stata fatta da un ministro competente che conosce bene le vicende italiane e che per questo sa bene quanto sia necessario, oggi più che mai, condurre una battaglia a favore della trasparenza. Siamo convinti che questo Governo, al quale va il nostro appoggio parlamentare, possa fungere da spartiacque nella storia delle vicende e dei segreti italiani. Non vorremmo però che la tragica vicenda di cui ci occupiamo oggi sia valutata dal Governo solo perché tutte le

prove sono alla luce del giorno (l'aereo, le condizioni, le testimonianze, i responsabili), non vorremmo che si ripetesse un caso come quello di Ustica rispetto al quale non si sa nulla perché è avvenuto di notte e tutte le prove sono legate ai tracciati radar che sono stati in qualche modo manomessi.

È per questo che chiedo un impegno del Governo diverso da quello che finora si è profilato. Rifondazione comunista ha una propria posizione che, lo ripeto, non è ideologica, anzi è meno ideologica rispetto all'intervento del ministro Andreatta; contemporaneamente avanza una proposta che può trovare consenzienti tutte le forze politiche presenti in Parlamento, una proposta che chiede giustizia e allo stesso tempo trasparenza per evitare che episodi di questo genere si ripetano. Come alcuni colleghi hanno osservato, trascorsi due o tre mesi, sicuramente i voli riprenderanno. Il problema è che i voli riprenderanno anche su altre zone del paese, così come si riavvieranno nelle diverse parti del paese altre attività, in parte segrete, cioè vincolate a clausole di trattati sottoposti al segreto.

Proprio ieri sera ho partecipato ad una trasmissione televisiva insieme al sottosegretario Brutti, il quale ha affermato che quando si parla di questioni militari, è evidente che vi siano dei segreti. Ci ha chiesto se volessimo svelare i segreti militari. Gli abbiamo risposto che vogliamo conoscere le clausole segrete dei trattati. Evidentemente non ci interessa sapere le caratteristiche tecniche degli aerei o fare spionaggio militare; ci preme soltanto che nel nostro paese non vi siano trattati con clausole segrete.

Con la nostra proposta di legge chiediamo la pubblicazione degli accordi internazionali, abrogando in primo luogo clausole e trattati segreti, i quali non vengono sottoposti al voto parlamentare, e chiediamo altresì che la concessione di basi militari sul nostro territorio ad eserciti stranieri venga data dal Parlamento e che gli eventuali incidenti provocati da

militari stranieri (ad eccezione di quelli impiegati nelle sedi diplomatiche) siano sottoposti alla giurisdizione italiana. Solo in questo modo è possibile avere un elemento di ritorno della sovranità popolare.

Sorgono poi anche dubbi di costituzionalità dal momento che l'articolo 87 della Costituzione prevede che il Presidente della Repubblica ratifichi i trattati internazionali, previa autorizzazione delle Camere, ove si tratti di accordi particolarmente importanti per il paese.

Mi avvio a conclusione ribadendo il nostro giudizio negativo sull'intervento del ministro poiché noi chiediamo giustizia e allo stesso tempo trasparenza per evitare che eventi luttuosi come questo si ripetano in futuro, anche in considerazione del fatto che l'elenco dei segreti italiani è già piuttosto lungo e non è il caso di aggiungere alla lista la tragedia del Ceramis.

VITTORIO ANGELICI. Desidero ringraziare il ministro Andreatta per la sua relazione. Ovviamente al riguardo non concordo con il collega Marco Rizzo né con il collega Tassone, dal momento che — allo stato delle cose — giudico tale relazione onesta, corretta, capace di esprimere la volontà di dare risposte esauritive e rapide in un arco di tempo relativamente breve. Tutto questo aiuta poiché i problemi che abbiamo di fronte esigono un impegno più consistente anche da parte della struttura ministeriale e delle stesse forze armate, riguardando non solo la base di Aviano ma tutti gli insediamenti militari, in particolare quelli destinati a forze militari straniere.

Colgo l'occasione per ricordare che proprio due mesi fa ho presentato un'interrogazione (alla quale ancora non è stata data risposta, forse per il poco tempo trascorso o forse perché l'inchiesta è ancora in atto e non ha dato ancora risultati) in cui chiedevo quali iniziative si intendessero assumere per evitare il ripetersi di un grave episodio verificatosi nella

mia provincia, alla periferia di uno dei comuni più popolosi, allorché un aereo ha sganciato due bombe disinnescate.

Ancor prima avevo presentato un'altra interrogazione per chiedere quali fossero i motivi per cui un caccia della base di Gioia del Colle in piena estate, quando la spiaggia era piena di bagnanti (il collega Loreto, sindaco del comune di Castellana, lo può testimoniare), ha fatto un volo talmente radente da finire in mare. Fortunatamente non ci sono stati morti e l'episodio non ha avuto il seguito drammatico della vicenda di cui ci stiamo occupando.

Ho richiamato questi due esempi per osservare che ciò che più amareggia ed addolora è il fatto che siamo di fronte non ad una fatalità, a qualcosa che poteva accadere, bensì ad un fatto che avrebbe potuto essere evitato o prevenuto. Questo dato pone una serie di interrogativi piuttosto complessi ai quali bisogna porre molta attenzione. Nel caso specifico sappiamo benissimo quali sono le responsabilità: siamo in presenza di un atteggiamento folle ed irresponsabile, perché tutte le regole sono saltate.

Sono soddisfatto che la relazione abbia dato torto marcio ad Indro Montanelli, il quale in un articolo di fondo pubblicato questa mattina dal *Corriere della Sera* prevedeva la solita « passerella » in Commissione senza risultati evidenti. Questa mattina invece ho assistito ad un dibattito molto serio, corretto e propositivo rispetto alle cose da fare. Ritengo che in primo luogo si debba accertare la verità in tempi rapidi (attraverso una Commissione d'inchiesta o un'indagine conoscitiva) per avere in mano tutti gli elementi del caso. In secondo luogo, bisogna evitare che si ripetano episodi del genere. Sono state avanzate proposte che condivido pienamente, come quella di evitare che i voli radenti siano effettuati su centri abitati popolosi e di verificare se i voli addestrativi possano essere effettuati nei paesi di provenienza dei velivoli.

È anche importante (mi sembra che un collega abbia posto questo problema) ve-

rificare che cosa possiamo e dobbiamo fare per le famiglie coinvolte nella vicenda, in quanto vi sono situazioni estremamente drammatiche. Al di là del dato emotivo del momento, dobbiamo porci il problema perché, come affermava un collega, se non ci pensano gli americani, dobbiamo pensarci noi. Dobbiamo quindi farci carico anche dei problemi che riguardano il territorio, che verrà fortemente penalizzato dall'episodio di cui si parla. Ciò non solo per le vicende che sono a monte e che sono state ricordate poc'anzi, ma anche perché gli albergatori riferiscono che tutte le prenotazioni sono state annullate. Se si accredita l'idea che la funivia in questione è sfortunata, la gente non andrà a Cavalese ma da un'altra parte, e ciò avrà conseguenze economiche di cui dobbiamo farci carico.

Non credo sia questa l'occasione per approfondire i problemi che sono stati sollevati; ritengo peraltro che le Commissioni debbano programmare un'agenda di problemi che sono stati qui evidenziati e che obiettivamente esistono, tra i quali quello di una revisione dei protocolli militari. Il ministro ha fatto riferimento agli anni 1949 e 1951; da allora molta acqua è passata sotto i ponti, è arrivato il 1989 e sono arrivati i processi. Credo sia giusto e legittimo fare una riflessione in merito a questi protocolli.

Ritengo inoltre che sia importante discutere non l'alleanza della NATO, ma la dislocazione e il ruolo delle basi NATO in Italia. Anche quello dei rapporti tra autorità politica e comandi militari è un problema che esiste e che dobbiamo esaminare ed approfondire. Occorre inoltre stabilire se il livello di sicurezza attuale sia sufficiente e in quale modo si possa intervenire. Occorre fornire risposte che tranquillizzino l'opinione pubblica, la quale in questo momento, non solo emotivamente, ma anche razionalmente, è preoccupatissima; e lo siamo tutti noi, come abbiamo dimostrato nel dibattito di questa mattina.

LUIGI OLIVIERI. Signor presidente, signor ministro, signor sottosegretario,

devo innanzitutto rivolgere due ringraziamenti: l'uno ai presidenti delle Commissioni difesa, che hanno avuto la sensibilità di attivarsi affinché si potesse discutere questa mattina, immediatamente dopo la sciagura; l'altro al ministro Andreatta, al Presidente del Consiglio e al ministro di grazia e giustizia, i quali ieri hanno avuto la sensibilità di recarsi presso la comunità trentina di Cavalese per rendere omaggio alle salme e soprattutto per esprimere parole che tranquillizzassero quella comunità tanto scossa.

Quando ho avuto notizia della sciagura, circa mezzora dopo che si era verificata, ho avuto un momento di sgomento e di rabbia: sgomento perché, come era ovvio, l'episodio avrebbe assunto il rilievo che ha poi giustamente avuto e perché le vittime continuavano ad aumentare di minuto in minuto; rabbia perché avevo la sensazione che si sarebbe potuto e dovuto fare qualcosa di più. Non so se questa sensazione sarà confermata dal giudizio finale che daranno la storia e l'indagine in corso, ma di una cosa sono sufficientemente certo: l'enormità (condivido il giudizio del ministro) della violazione delle norme che in questo caso si è verificata (almeno stando alla fase attuale) mi induce ad affermare che probabilmente l'atteggiamento che è stato posto in essere è purtroppo abitudinario. Non è pensabile che quattro aviatori di grande esperienza (i membri dell'equipaggio in questione sono infatti sicuramente dotati di grande professionalità) commettano un errore così grave. Faccio questa pesante affermazione anche perché non riuscirei altrimenti a capire come mai i sorvoli a raso delle valli trentine avvengano, come ho specificato in una mia interrogazione, sistematicamente. Quindi, signor ministro, non solo sarà necessaria una Commissione parlamentare di indagine, ma occorrerà anche verificare tutti i voli autorizzati a raso sul Trentino ed anche in altre zone italiane negli ultimi quattro o cinque anni. Ho la sensazione che da questa analisi emergerà che i tracciati sono stati autorizzati come è risultato

stamattina; invece, le denunce, che certo non sono state formalizzate in modo compiuto, come diceva il ministro, ci inducono ad affermare che il comportamento abituale in questo tipo di esercitazioni era profondamente diverso. Lei ha ragione, signor ministro, quando dice che all'ispettorato per la sicurezza del volo sono pervenute solo 31 segnalazioni, tra cui due episodi di « bang sonico ». Ma quante persone, non solo tra i cittadini comuni ma anche tra le forze di sicurezza, conoscono l'esistenza dell'ispettorato per la sicurezza del volo?

Una proposta operativa, che rivolgo prima di tutto a me stesso e che qualche collega ha già accennato stamattina, è la seguente. Perché non viene emanata dal Ministero della difesa una circolare, o comunque un'informativa che obblighi tutte le stazioni dei carabinieri e i posti di pubblica sicurezza, che sono già cospicui e presidiano non solo le valli trentine ma l'intero territorio nazionale, a segnalare i voli a raso? Vedremo poi quante consonanze vi sono con i piani di volo autorizzati.

Sono molto perplesso per il fatto che nella risposta alla mia interrogazione, sia pur tardiva, si affermi che si trattava di un aereo anonimo. Non è possibile che un aereo che vola sul territorio nazionale sia anonimo. Certo, la segnalazione sarà sicuramente generica, ma il giorno era esatto e la stampa lo ha riportato in modo molto diffuso; alcuni hanno anche fatto un riferimento specifico al tipo di aereo. Quindi non è pensabile che, a distanza di quasi un anno, ci si venga a dire che l'aereo è rimasto anonimo e non può essere identificato perché, se così fosse, comincerei a dubitare anche della correttezza del piano di volo che stamattina ci è stato sottoposto. Non è pensabile che un aereo possa volare nel nostro spazio aereo senza che sia identificato e senza che si sappia con precisione da dove proviene, dove è diretto e qual è il piano di volo che deve rispettare. Ritengo quindi che da questo punto di vista non solo si possa ma si debba procedere ad un approfondi-

mento su tale episodio. In Trentino, come lei sa benissimo, signor ministro, si sono verificati altri episodi che, messi assieme, fanno capire che prima o poi la tragedia si sarebbe verificata. Un episodio è avvenuto nel 1995 quando un aereo che volava radente ha tranciato un filo dell'alta tensione in una valle. Ci sono stati altri episodi e denunce continue, per cui vi era un elevato grado di allarme, che si sarebbe dovuto tenere in debita considerazione.

Per non sottrarre tempo ai colleghi e soprattutto per ascoltare le risposte che fornirà il ministro, mi avvio a concludere. Nella mia interrogazione ho parlato di « forsennati voli »: si tratta di accertare se essi corrispondano o meno a reali esigenze. Questo è un interrogativo che pongo a tutti noi, perché ritengo che tali voli non corrispondano a reali esigenze. Ancora, chiedo quale sia il tipo di controllo che è possibile esercitare come potere politico, legislativo ed esecutivo sull'attività militare nel nostro paese, quali siano i rapporti che intercorrono fra l'autorità politica e quella amministrativa e se siano rapporti trasparenti. Dal momento che dopo un anno non abbiamo avuto ancora risposte certe, nutro qualche dubbio. Quali sono poi le norme di sicurezza? Ci sono state comunicate le norme di sicurezza che devono presiedere ai voli nel caso di volo a bassa quota. Riteniamo tuttavia che in un paese civile fortemente antropizzato questo sia sufficiente? O forse è opportuno metterci mano e verificare la validità di queste regole, ma soprattutto assicurarsi poi la possibilità di controllare che tali regole vengano rispettate?

Penso, signor ministro, colleghi, che se verrà data risposta compiuta agli interrogativi che mi sono permesso di formulare oggi in questa sede probabilmente la tragedia di Cavalese non sarà avvenuta invano.

MARIO BORGHEZIO. Ritengo che questa mattina molti dei parlamentari presenti siano stati colpiti dalla parte della relazione del ministro della difesa

contenente le risposte agli interrogativi che in merito a questa grave e delicata questione sono stati posti sia dalla lettera inviata a suo tempo dal presidente della provincia di Trento sia con le puntuali domande formulate a suo tempo (cioè parecchi mesi prima della data della tragedia) da un deputato al Parlamento, appartenente tra l'altro allo schieramento di maggioranza.

La risposta del ministro, contrariamente alle nostre aspettative, è stata molto sintetica, molto parca di notizie; ma quel che più colpisce è in realtà una confessione, perché, signor ministro, lei ci ha detto di aver ricevuto determinate comunicazioni dall'apparato amministrativo in merito alla necessità di questi voli, in merito alle misure che via via sono state assunte nel 1993 per la regolamentazione e in merito alle assicurazioni che, come sempre succede, gli apparati amministrativi o militari (amministrativi in questo caso) danno alla dirigenza politica.

Lei però non ci ha detto di aver sottoposto personalmente, attraverso gli strumenti di cui certamente dispone, ad alcuna verifica queste informazioni, che la gravità dei fatti ci ha dimostrato essere quanto meno imprecise. Lei non ci ha detto ad esempio, visto che vi erano stati ritardi nelle informazioni e nell'identificazione del velivolo di cui parlava quella segnalazione (lo specifico episodio del tranciamento del cavo segnalato dalla provincia), di aver disposto un'inchiesta amministrativa per capire perché vi fossero simili ritardi nell'identificazione di un velivolo. Lei non ci ha detto di aver sottoposto personalmente a controllo le strane, singolari affermazioni circa la sicurezza dei voli, perché anche lei questa mattina ha ritenuto di ribadire che l'attuale normativa, se adeguatamente rispettata, può garantire la sicurezza.

Mi domando quali accertamenti lei abbia fatto disporre (accertamenti che evidentemente è stato impossibilitato a ripetere in questi giorni, nel breve termine intercorso dal momento della tragedia ad oggi) per poter affermare, con la sua

solita sicurezza, che l'attuale normativa, se adeguatamente rispettata, può garantire la sicurezza. Affermazione che io credo la stragrande maggioranza di noi, *ictu oculi*, non si sentirebbe con altrettanta sicurezza di sottoscrivere.

Vorrei sapere se lei, viste queste segnalazioni contenute in atti parlamentari, nonché nella lettera e nell'ordine del giorno della provincia di Trento, abbia provveduto a verificare, attraverso i suoi uffici, se vi fosse congruità tra i tracciati indicati dai comandi militari e quelli effettivamente seguiti dal personale di volo.

Signor presidente, credo che oggi abbiamo di fronte due problemi politici molto importanti. Il primo, più generale, riguarda (in un'ottica molto delicata rispetto alla questione sollevata, non a caso, anche da numerosi parlamentari che rappresentano in particolare le esigenze di quel territorio, cioè la viva voce della società civile di quel territorio) il rapporto fra gli enti locali e lo Stato centralista, perché questa — e lo vediamo a mano a mano che andiamo ad approfondire le cause e le responsabilità — è la tragedia di una strage con forte responsabilità dello Stato centralista, che ha dato quelle risposte generiche alle indicazioni, alle richieste quasi drammatiche dell'ente locale. Pertanto una risposta in questo senso le istituzioni dovranno pur darla, altrimenti ci dobbiamo domandare a cosa serve avere una provincia autonoma, se un ordine del giorno del suo consiglio ed un intervento diretto del suo presidente ottengono solo quello che hanno ottenuto, cioè una risposta burocratica e il silenzio-assenso acritico rispetto alle esigenze dei comandi militari, per di più stranieri, rispetto ad una richiesta così fondata e così ben documentata.

Il secondo e più grave problema è quello della responsabilità del ministro qui presente. Credo che il comportamento tenuto dal ministro e la confessione contenuta in alcune parti del suo intervento di questa mattina purtroppo confortino me — e credo anche altri: senz'altro il

nostro gruppo — nella convinzione che il ministro qui presente abbia dato dimostrazione di essere piuttosto impermeabile all'etica della responsabilità. C'è una responsabilità forte, politica, morale ma anche giuridica, perché quello che era contenuto nell'ordine del giorno della provincia ed anche nella dettagliata e puntuale interrogazione Olivieri erano *notitiae criminis*, rispetto alle quali il dovere del ministro della difesa era quello di disporre gli accertamenti o affidarli ad autorità indipendenti dall'amministrazione che egli presiede, ove non avesse potuto verificare personalmente e direttamente, attraverso controlli incrociati, se le informazioni che gli pervenivano fossero rispondenti al vero e corrispondessero alle reali esigenze dell'attività militare.

FABIO MUSSI. Intervengo sull'ordine dei lavori per informare il ministro ed i colleghi presenti che poco fa è stata resa nota una dichiarazione della responsabile delle relazioni esterne NATO della base di Aviano, nella quale si sostiene che l'aereo ha seguito esattamente il piano di volo previsto e che era autorizzato a volare a 80, 100, 150 metri di altezza.

PIETRO MITOLO. Il che ci getta nella prostrazione più ampia!

FABIO MUSSI. Informo che esiste questa dichiarazione, per l'utilità del proseguimento dei nostri lavori.

BENIAMINO ANDREATTA, *Ministro della difesa*. L'aereo ha chiaramente deviato dalla rotta, che è quella segnata sui fogli che sono stati distribuiti, per quanto riguarda il sorvolo della Val di Fiemme in relazione alla località Cavalese. La rotta è segnata, c'è una deviazione di 4,5-5 miglia, corrispondenti a 8-9 chilometri, in corrispondenza di Cavalese. Confermo quello che ho detto, che risulta dal piano di volo: nel tratto Riva del Garda-Marmolada, che è il tratto in questione, l'aereo aveva l'obbligo di volare a 2 mila piedi, corrispondenti a 700 metri. Il fatto che l'aereo

in altri tratti, nelle zone tra Brunico e Ponte di Legno, zone scarsamente popolate, avesse la possibilità di scendere fino a 500 piedi, non implica che nella zona di cui si tratta l'aereo avesse l'obbligo di stare a 2 mila piedi e che quindi solo le violazioni del piano di volo hanno creato le condizioni per la tragedia.

PRESIDENTE. Grazie, signor ministro. Il tema costituirà sicuramente oggetto di dibattito e di approfondimenti ulteriori.

CARMINE DE SANTIS. Signor presidente, onorevole ministro, colleghi, non piace a noi del centro cristiano-democratico — ma credo non piaccia a tutto il paese — il tentativo esasperato, quando ancora manca un benché minimo accenno di risposta da parte delle commissioni d'inchiesta all'uopo nominate, di scaricare sui tecnici e sulla prima regione militare dell'aeronautica la responsabilità della tragedia. In sostanza, si tenta di dare i piloti in pasto all'opinione pubblica. Magari si tenterà di sollevare dall'incarico il comandante della regione dell'aeronautica militare, come peraltro si comprende dalla relazione del signor ministro, nel momento in cui cita solo due segnalazioni pervenute alla regione militare e relative a lamentele dei cittadini. Del resto, ciò è accaduto anche quando, purtroppo, si è tentato di scaricare la responsabilità sul comandante della marina militare in occasione dell'affondamento nel mare di Otranto della nave che ospitava profughi albanesi.

Questi tentativi dimostrano come il Governo, nel suo intimo, ben conosca le proprie responsabilità. In realtà, bisogna verificare le ragioni dalle quali si sono prodotte le condizioni che hanno determinato e che continuano a determinare certe tragedie. Su questo aspetto mi piace ricordare gli interventi dei colleghi Mussi, Boato e Semenzato, rappresentanti della maggioranza, i quali hanno evidenziato che il sistema è in crisi e che si registra una ingovernabilità del sistema difesa, per effetto della quale si sono verificati epi-

sodi sconcertanti e tragedie, come quella di Cavalese. Se non correremo ai ripari e non porremo un serio e concreto rimedio, sicuramente si verificheranno altre tragedie.

Ho avvertito sconcerto di fronte alla testimonianza di parlamentari i quali, più o meno indirettamente, hanno vissuto le preoccupazioni e le tensioni della popolazione del Trentino. Posso immaginare la pressione che i cittadini hanno esercitato in modo persistente sui sindaci e sui consiglieri comunali, provinciali e regionali: tutti sapevano, tutti vedevano, ma nulla è stato fatto sul piano preventivo! In sostanza, siamo soltanto di fronte alla lettera del presidente della giunta provinciale di Trento. Credo che l'inadempienza sul piano politico (non quindi su quello tecnico, proprio perché è a livello politico che si sono create le condizioni perché si verificasse la tragedia) sia stata del Ministero della difesa. Altri episodi del passato — fortunatamente risoltisi senza danni alle persone — avrebbero dovuto attivare un allarme serio ed interventi concreti e preventivi che avrebbero potuto scongiurare la tragedia.

Dicevo che si è evidenziata una ingovernabilità del sistema, anche per le difficoltà di acquisire risposte dagli enti militari competenti circa episodi e fatti portati all'attenzione del Parlamento con alcune interrogazioni. Mi chiedo: a fronte della persistenza di queste diffuse lamentele, come mai si è registrata l'assenza dei sindaci e del presidente della giunta regionale e vi è stata soltanto la lettera del presidente della giunta provinciale? Ho letto il testo di tale lettera sui giornali di questa mattina e credo che si possa dire che si è trattato di un'iniziativa finalizzata ad assolvere ad un atto formale, probabilmente a sfogare le tensioni e le preoccupazioni della cittadinanza, non certo ad affrontare concretamente il problema.

Credo che questa maggioranza ricordi molto bene come rispetto a vicende del passato si sia dato luogo a manifestazioni popolari, cortei e proteste. La risposta del ministro, oltre che tardiva — come ha

sottolineato anche l'onorevole Boato —, è stata neutra ed aggirante, tanto che, al di là delle intenzioni dichiarate nella lettera pubblicata questa mattina dal *Giornale*, che credo sia autentica, non vi sono state concrete modifiche nell'andamento dei voli e dell'attività addestrativa. Chiedo: vi è stato un intervento ispettivo e conoscitivo? Quali sono state le direttive impartite per elevare il livello di sicurezza dei voli rispetto alle preoccupazioni dei cittadini? Quali organi sono stati interessati per accertare la reale e precisa consistenza delle difficoltà segnalate dal presidente della giunta provinciale di Trento? È stata interessata la prefettura? Sono stati interessati gli uffici di polizia locali, anche per acquisire le loro valutazioni? Questi uffici hanno mai segnalato problematiche connesse al volo a bassa quota? Credo infatti che, quando gli aerei realizzano certe manovre, siano notati non soltanto dai semplici cittadini ma anche dai responsabili degli uffici delle forze di polizia.

Chiedo, inoltre: non si è ritenuto di verificare la rispondenza, l'osservanza pratica tra i voli autorizzati e quelli realmente effettuati, in particolare per quanto attiene alle quote ed ai percorsi?

Le segnalazioni dei cittadini lamentavano voli quotidiani a basse quote su quel percorso; quindi, se il percorso autorizzato, ufficiale, era quello da Cavalese alla Marmolada, la deviazione per Cavalese vi era sempre, ogni giorno! In sostanza, non si tratterebbe di un episodio occasionale, essendosi di fatto stabilita la consuetudine ad effettuare attività addestrative con l'inosservanza dei percorsi e dei voli autorizzati in via ufficiale; si potrebbe dire che vi siano stati voli virtuali autorizzati e voli reali non corrispondenti ai primi. Tutto ciò avrebbe dovuto essere verificato.

Discutiamo oggi di quello che avremmo dovuto discutere ieri, magari a seguito delle interrogazioni dei parlamentari o della segnalazione proveniente dal presidente della giunta provinciale.

**PRESIDENTE.** Vorrei precisare che la segnalazione del presidente della giunta

provinciale non è stata inviata alle Commissioni difesa di Camera e Senato. Se così fosse stato, non avremmo mancato di metterla all'ordine del giorno.

CARMINE DE SANTIS. Il presidente della provincia, probabilmente, ha ritenuto di dare uno sfogo alle lamentele con la lettera al ministero. Se avesse voluto affrontare il problema seriamente, avrebbe dovuto trasmettere la segnalazione anche alle Commissioni difesa della Camera e del Senato. Se non l'ha fatto, evidentemente non ha ritenuto di affrontare correttamente e seriamente il problema.

PIETRO MITOLO. Anche lui non avrebbe dovuto far passare tanto tempo!

CARMINE DE SANTIS. Certo. Avrebbe dovuto venire, precipitarsi a Roma. Ecco perché parlo di responsabilità politiche e perché rifiuto il tentativo di scaricare sull'equipaggio e sul pilota le responsabilità, così come accadde in occasione della vicenda della nave degli albanesi alla quale mi sono riferito poco fa.

Signor ministro, credo che i correttivi che si appresta oggi ad approntare avrebbero dovuto essere attivati già ieri in via preventiva. Come ha già preannunciato il collega Tarolli e come ha ribadito l'onorevole Boato, chiedo che il Parlamento proceda ad un'indagine conoscitiva sul problema, un'indagine che va condotta ora, non domani, perché è oggi che vi è la possibilità di esercitare un'azione seria, anche con l'obiettivo di attuare un tentativo di coordinamento tra la volontà politica italiana e quella statunitense. Rispetto a questo ambito dobbiamo essere presenti: non possiamo essere soltanto spettatori di due inchieste tecniche, l'una italiana l'altra americana, ma dobbiamo anche verificare, come Commissioni parlamentari, se esista la volontà politica di arrivare fino in fondo. Domani non avrebbe più senso promuovere attività di indagine parlamentare che si limiterebbero soltanto a prendere atto di testimo-

nianze o ad acquisire documenti prodotti da altri. Tra l'altro, come effetto dell'attività di indagine conoscitiva, vi sarebbe la possibilità di proporre al Parlamento l'adozione di provvedimenti legislativi utili per rivisitare tutto il sistema e per garantire sicurezza alle forze armate e, soprattutto, ai cittadini.

Mi avvio alla conclusione lanciando un allarme, anche se mi rendo conto che non è questa la sede più appropriata sotto il profilo della competenza. In particolare, credo si debba dedicare attenzione alle problematiche legate agli aeroporti civili che insistono nei centri urbani. Cito l'esempio dell'aeroporto di Capodichino a Napoli che, sebbene considerato insicuro anche da Civilialia, ci si ostina a conservare e, anzi, a potenziare sotto il profilo del flusso dei voli. Attenzione allo stesso aeroporto di Roma, che mi risulta essere saturo e per questo insicuro. Non aspettiamo che anche nell'aviazione civile nel nostro paese si verifichi qualcosa come la tragedia di Cavalese, per poi correre ai ripari sull'onda emotiva o cercare di individuare le responsabilità tecniche. La responsabilità è politica, del Parlamento, del Governo, di ciascuno di noi. Su questa direttrice abbiamo il dovere di muoverci.

SIMONE GNAGA. Cercherò di essere il più breve possibile, visto che tutto è stato detto, mi sembra con molto senso di responsabilità da parte di alcuni esponenti della maggioranza; mi trovo pienamente concorde su molti aspetti evidenziati dall'onorevole Mussi. Questo senso di responsabilità deve riguardare tutti noi, ma vi sono alcune colpe, alcune mancate risposte, rispetto alle quali l'esecutivo sicuramente è stato oggetto di dibattito come soggetto principale.

Rimango sorpreso dal commento dell'onorevole Olivieri: non si può ringraziare per la presenza sul luogo della strage, che è un atto doveroso! Dobbiamo sollecitare determinati atti necessari per fare chiarezza, per dare risposte; il cittadino si rivolge spesso non solo al parlamentare, ma anche al rappresentante ai vari livelli, nei diversi enti fino ad arrivare ai mini-

steri, in questo caso al Ministero della difesa. Forse non sarà stata formale la richiesta del presidente della provincia — non ne possiamo fare un discorso di carattere politico — ma nella pratica era una richiesta rivolta al Ministero della difesa (non è venuto in Commissione). Il Ministero della difesa ha risposto; lo ha fatto in modo del tutto inappropriato, insufficiente rispetto alle preoccupazioni che venivano espresse, almeno in modo non sufficiente a garantire la sicurezza a cittadini che quotidianamente vivono determinate problematiche. Queste vengono evidenziate non soltanto dai parlamentari, trentini e non, presenti sul territorio, ma anche da semplici cittadini che si sono recati in quelle zone ed hanno constatato come la prassi, la consuetudine sia andata al di là della normativa, del regolamento, che dovrebbe essere applicato immediatamente.

Qui nessuno pretende la testa di qualcuno, ma c'è una responsabilità individuale; su questo non c'è alcun dubbio. Ho sentito parlare di Ustica, ma questi riferimenti mi sembrano — scusate — assolutamente impropri. Ustica è una vergogna per quello che è stato e quello che è tuttora; qui si tratta di una tragedia accaduta pochi giorni fa — siamo di fronte a venti vittime — sotto gli occhi di tutti, alla presenza di testimoni; sappiamo chi sono i responsabili, ne conosceremo i nomi, ma non è certo questo che può dare giustizia. Non si chiede vendetta, ci mancherebbe altro! Si chiede chiarezza nell'applicazione delle sanzioni previste, qualunque sia l'organismo che le deve applicare; l'importante è che ci siano, perché il cittadino vuole giustizia anche nell'applicazione di quelle sanzioni nei confronti, in questo caso, di individui che sono militari. Nessuno chiede la testa di qualcuno, ma che sia fatta giustizia al più presto.

Ho sentito che sono intervenuti problemi di rapporti internazionali; è sicuramente legittimo mettere in discussione questi aspetti da parte di qualsiasi soggetto politico, ma qui si parla di una tragedia, di venti persone, di una comu-

nità, contro la quale, oltre tutto, il destino sembra accanirsi continuamente, al di là delle vittime. Penso quindi che qualsiasi soggetto politico sia disposto a sollecitare un occhio attento da parte del Governo, al di là del Ministero della difesa, nei confronti di questa comunità.

Mi ricollego a quanto detto dall'onorevole Borghezio: c'è una chiara responsabilità del ministro nel momento in cui ha firmato un atto, con il quale si dava una risposta assolutamente inappropriata ad una richiesta pervenuta mesi addietro; è una tragedia annunciata, ma, senza fare dietrologie, sarebbe potuto accadere sotto qualsiasi bandiera; è una tragedia annunciata, la quale dimostra come molto spesso questa macchina non riesce a rispondere a certe esigenze provenienti dai cittadini, dagli enti locali, dal territorio, per motivi non politici, ma di difficoltà a dare una risposta efficace ed immediata sul territorio. In questo caso, però, c'è una firma, e quindi bisogna assumersi le responsabilità, signor ministro.

**PRESIDENTE.** Do ora la parola al ministro Andreatta per la sua replica, che credo potrà tener conto, pur avendo già risposto, della comunicazione data dall'onorevole Mussi circa la versione dei fatti che in questo momento sembra essere fornita dal capitano O' Gradyc dell'aeronautica militare statunitense.

**BENIAMINO ANDREATTA,** *Ministro della difesa.* È chiaro che di fronte alle dimensioni di questa tragedia ciascuno di noi cerca di rivisitare i suoi comportamenti e viene attratto da una necessità di valutare le sue responsabilità e corresponsabilità. Ma il mio dovere era quello di darvi i fatti a mia conoscenza nella loro burocratica essenzialità e questo ho ritenuto giusto di fare.

La situazione delle regole che valgono per i voli delle forze alleate in Italia è in linea di massima la stessa che vale per le forze italiane; sono state rese più strette per quanto riguarda le forze alleate negli ultimi mesi (su questo ritornerò più oltre).

Il problema delle basi NATO ha poca rilevanza rispetto alla problematica in discussione, poiché norme analoghe valgono per i nostri piloti che si esercitano negli Stati Uniti. Abbiamo ogni anno decine di piloti che nella fase di addestramento, quindi in qualche modo di minore esperienza, sorvolano il territorio americano, sia pure con le differenze di rischio che qui sono state messe in evidenza; abbiamo nostri piloti che si addestrano in Germania, dove è avvenuto di recente un incidente che ha coinvolto un nostro pilota di *Tornado*. Tali norme valgono per i paesi non NATO, come l'Ungheria, che hanno fornito basi per l'operazione in Bosnia. Il SOFA si applica — noi lo abbiamo esteso con un accordo all'Albania — anche a questi paesi che, pur non facendo parte della NATO, ne ospitano le forze, per le quali è opportuno regolare le eventuali responsabilità civili e penali.

Le segnalazioni avute, su cui tanti di loro hanno avuto la benevolenza di soffermarsi, non sono state prese come un fastidio né da parte del ministero né da parte dell'aeronautica. Quando io ho risposto alla lettera del presidente della provincia di Trento, ho detto che non si potevano sospendere i voli di addestramento; questo fa parte delle necessità operative per le forze concentrate negli aeroporti del nord. Sono stati circa 300 gli aerei affluiti in Italia, rispetto ai 200-250 aerei operativi dell'aeronautica militare italiana, che per mantenere la loro prontezza operativa dopo le missioni avevano bisogno di fare esercitazioni. Una delle caratteristiche delle forze militari, infatti, è che durante la missione vi è, in qualche modo, una perdita di addestramento che deve essere ricostruita.

Quindi il problema, così come veniva posto in quella lettera, cioè di ridurre drasticamente, fino ad annullarle, le esercitazioni sul territorio della provincia di Trento, come tale non poteva essere accettato.

Contemporaneamente, in quella stessa lettera, io assumevo l'impegno di sorve-

gliare la frequenza, l'intensità, l'applicazione delle normative a proposito di quelle esercitazioni. Come ho già detto, abbiamo progressivamente ridotto le autorizzazioni per le esercitazioni delle forze alleate in Italia. In una serie di situazioni abbiamo elevato il limite d'altezza di 2 mila piedi, che è applicato come limite normale, tranne alcune fasi di volo sorvegliate nella loro localizzazione per quanto riguarda il volo a vista (non vengono applicate normalmente all'aeronautica militare italiana, ma sono state applicate per l'aeronautica degli altri paesi). Vi è stato il tentativo progressivo, da parte dello stato maggiore dell'aeronautica, di ridurre l'intensità delle esercitazioni. Questo è l'effetto, la presa d'atto sia di una serie di segnalazioni che ci sono arrivate sia del numero delle autorizzazioni richieste ai nostri comandi, i quali, come ho illustrato nel caso specifico, sono abilitati ad autorizzare o no la missione, a controllare il piano di volo e a stabilire le precise richieste di altitudine sul piano di volo stesso.

Abbiamo fatto abbastanza? È questo il grande quesito che, evidentemente, voi avete rinnovato. È chiaro come questo quesito attanagli tutti i responsabili da quando il problema è esploso nella sua drammatica intensità. Ma ciò che mi pare peculiare rispetto a questa discussione è che la tragedia, la cui dinamica è stata illustrata, che proviene dalla violazione delle norme di volo si sia trasformata in una valutazione critica del complesso delle attività del ministero e dell'aeronautica per ciò che attiene alle loro specifiche funzioni. Questa tragedia non sarebbe avvenuta se le norme fossero state rispettate. Direi che è questo il punto importante, anche nei confronti della posizione internazionale dell'Italia: almeno per quanto conosciamo ad oggi, non vale la pena di confondere la situazione puntuale, precisa, trasparente della dinamica dell'abbassamento di questo aereo, della sua uscita dalle indicazioni del piano di volo, con altre considerazioni che, in qualche modo, tendono a rendere più confusa la

determinazione della rete causale che ha portato a questi avvenimenti, che non vi sarebbero stati se il piano di volo e le altezze fossero stati rispettati.

Nasce il problema della conoscenza delle devianze. Quando, dopo un paio di mesi dalla presentazione dell'interrogazione dell'onorevole Olivieri, mi sono trovato davanti al testo predisposto, ho ritenuto non opportuno procedere alla firma delle note che mi erano state date perché ritenevo necessario che vi fosse un'attività di individuazione di precise responsabilità. Molte altre interrogazioni giacciono nei nostri uffici: diamo 400 risposte l'anno, ma sono insufficienti perché corrispondono al 50 per cento delle interrogazioni che ci arrivano (è questa la nostra capacità di risposta). Tuttavia, l'importanza di quell'interrogazione era apparsa chiara e desideravo che la risposta fosse completa, anche per quanto riguarda l'individuazione del responsabile e le eventuali misure disciplinari da prendere in seguito alla denuncia dei fatti.

La situazione specifica della vallata e la difficoltà nata dalla mancanza di un controllo radar hanno determinato questo stato di difficoltà nell'individuazione dell'aereo, perché quel giorno diversi aerei avevano percorso quella rotta. Quindi, prima di rispondere definitivamente all'interrogazione, procederò ancora alle ulteriori indagini, in quanto per me è diventato un puntiglio dare una risposta completa.

Mi è stato chiesto perché non abbia risposto alle questioni relative al risarcimento finanziario delle vittime. Il SOFA prevede che sia l'amministrazione dello Stato in cui avviene il danno a procedere alla liquidazione dello stesso. Quindi, l'amministrazione italiana è tenuta alla liquidazione del danno; poi vi è una chiave di riparto con lo Stato cui appartiene il velivolo in questo caso responsabile del danno. Peraltro, il Governo degli Stati Uniti mi ha fatto presente che intende procedere ad una prima liquidazione, ad un acconto sulla liquidazione in maniera immediata. Ho considerato che

questa decisione del Governo americano fosse opportuna, e da parte mia l'ho incoraggiato.

È stato però detto dai rappresentanti locali, in particolare da chi è più vicino alla vita della vallata, che vi è una serie di effetti indiretti che si accumulano per un casuale sovrapporsi di circostanze particolarmente sfavorevoli. È chiaro che nella determinazione dei programmi di volo e, in particolare, in quell'impegno che ho assunto prima, che indica le direttive che ho dato per una immediata revisione delle aree in cui i voli debbono avvenire ad altezza più elevata di quanto oggi non accada e delle aree di non sorvolo, si terrà conto di questa circostanza creando un elemento differenziale di vantaggio della vallata rispetto ad altre vallate; saremo cioè più severi per quanto riguarda la popolazione il cui bacino turistico ha Cavalese come luogo centrale.

Ho detto quali sono le conseguenze sul piano normativo. In questo momento sono sospesi i voli a vista delle forze alleate. Prima che essi riprendano è intenzione della mia amministrazione procedere ad una revisione della normativa per vedere se è perfettamente adatta sia al massimo di tutela dell'incolumità sia alla difesa di quei valori paesaggistici ai quali le comunità del Trentino e del Tirolo meridionale sono particolarmente sensibili.

PIETRO MITOLO. Cosa intende per Tirolo meridionale?

BENIAMINO ANDREATTA, *Ministro della difesa*. Quello che intende la definizione contenuta nella nostra Costituzione.

PIETRO MITOLO. Cioè l'Alto Adige?

BENIAMINO ANDREATTA, *Ministro della difesa*. Sissignore.

PIETRO MITOLO. Lei lo chiama Tirolo meridionale? Ma che discorsi sono, santiddio!

MARCO BOATO. Alto Adige-Sudtirolo.

PRESIDENTE. Riprendo tutti e due, perché si chiama Alto Adige-Sudtirolo e perché l'onorevole Boato sta fumando.

BENIAMINO ANDREATTA, *Ministro della difesa*. C'è un secondo problema, quello che riguarda la trasmissione delle informazioni occasionali e di quelle provocate da ordini relative ad osservazioni effettuate da membri delle forze di polizia.

Rivedendo il sistema ho colto che qualcosa non funziona in questa trasmissione di dati; non si conosce a chi ci si deve rivolgere, né si conoscono gli elementi essenziali per facilitare l'individuazione degli aerei che avessero violato i piani di volo. Ciò richiede un riesame del sistema. Ieri, le autorità di polizia locali, a Cavalese, mi dicevano di non aver ricevuto segnalazioni: il che è in contraddizione con quanto qui è stato detto dai parlamentari della zona. È quindi chiaro che tale aspetto di organizzare in maniera efficiente il sistema delle segnalazioni costituisce un problema importante per il controllo che gli aerei non « escano » dalla normativa che ad essi è stata assegnata.

È stato suggerito di comunicare alle autorità locali i casi in cui vi siano voli autorizzati a bassa quota. Di questo terremo conto nel riesame del sistema.

Sono questi alcuni degli aspetti delle decisioni che dobbiamo prendere. È chiaro che l'attività in Bosnia è un'attività che richiede una continua presenza di forze aeree, ma il volume di queste forze è sostanzialmente ridotto. Con forze operative ridotte è possibile che i reparti dell'aeronautica possano alternarsi facendo il minimo di esercitazioni sul territorio italiano ed altre esercitazioni nelle loro basi « naturali ».

La « generosità » (che vi è stata anche nella fase in cui sul terreno in Bosnia non erano presenti forze italiane) che vi è stata nei primi anni della vicenda bosniaca nel permettere le esercitazioni sul territorio italiano, è stata un gesto di cui i Capi di Stato e i ministri della difesa stranieri ci sono sempre stati pubblicamente grati. Credo che nelle condizioni

attuali tale generosità possa essere riportata a condizioni di maggiore normalità e quindi si possa ridurre il volume dell'attività non strettamente necessaria degli aerei situati negli aeroporti del nord; aerei che sono non solo quelli americani di Aviano ma anche quelli del Belgio e dell'Olanda presso l'aeroporto di Verona, quelli tedeschi presso l'aeroporto di Piacenza (quelli inglesi sono schierati nel sud).

Non c'è stata (e mi rincresce che qualcuno sia ritornato su tale argomento) alcuna distinzione tra il comportamento di chi ha la responsabilità politica del controllo civile delle forze armate, e delle forze armate; non ho indicato nessun responsabile dell'aeronautica e non credo che vi siano responsabilità da parte della nostra aeronautica. Da parte del capo di stato maggiore ho trovato una particolare attenzione nel lavoro compiuto nei mesi passati per limitare il numero delle missioni e per aumentarne la sicurezza. Rifiuto quindi l'insinuazione che da parte mia vi sia stato il tentativo di scaricare sui militari, sui comandanti, responsabilità che sarebbero state individuate in chi ha la responsabilità politica del controllo delle forze armate.

Infine, per quanto riguarda il problema dell'autorità penale competente, riassumo che nel caso di aerei che agiscono nell'ambito di missioni, l'autorità giudiziaria competente è quella a cui appartiene l'aereo. Esiste un procedimento per la possibilità di invertire questa norma ma nei casi che finora si sono verificati tale procedimento non è mai stato attuato. Terrò conto dei pareri di alcuni dei membri della Commissione su questa materia; vorrei tuttavia ricordare che nell'episodio delle Frecce tricolori, verificatosi in Germania e in cui vi furono delle vittime tedesche, il processo si celebrò in Italia e che anche nell'episodio della fregata francese relativamente ad operazioni che hanno coinvolto la *Greenpeace* (fatto verificatosi in un porto del Mezzogiorno), in cui vi è stata la richiesta italiana di procedere, sulla base della

competenza territoriale, la Francia ha preteso di effettuare nel suo territorio il relativo processo. Dunque la tradizione, l'applicazione di questa normativa è nel senso di applicare la regola fondamentale e non l'eccezione che pure è regolata nel SOFA e quindi nella legge italiana di ratifica del 1955, che è stata citata.

Tutto questo lascia i problemi del nostro sistema di alleanze, in particolare della NATO, fuori della valutazione del caso in questione. Se dovesse esistere una volontà di revisione, essa potrà esprimersi quando tra poche settimane il Governo, che ha approvato in seno al Consiglio dei ministri lo strumento per la ratifica dell'allargamento dell'alleanza, porterà in Parlamento la discussione sul tema dell'allargamento dell'alleanza atlantica a tre paesi dell'Europa orientale (la proposta che tali paesi diventino membri della NATO fa seguito alla decisione del Consiglio atlantico del dicembre del 1997).

Tutti voi conoscete le dimensioni dell'apparato militare italiano e i mezzi che per la manutenzione di tale apparato sono contenuti nei bilanci italiani; tutti voi conoscete come i problemi della sicurezza siano in qualche maniera indivisibili.

La rinazionalizzazione della politica della sicurezza richiederebbe profonde revisioni e forte impegno da parte dello Stato italiano per quanto concerne le dimensioni e l'equipaggiamento del suo strumento militare, e porterebbe, in una fase in cui i rischi si concentrano nell'area meridionale dell'Europa, un profondo indebolimento della sicurezza nazionale. Ma c'è tempo per questa discussione e credo che non abbia giovato alla comprensione dei problemi che la vicenda di Cavalese ci ha posto sul tavolo ed ha imposto alla nostra coscienza, l'intrusione in questa discussione dei problemi della NATO. Qui è questione degli impegni, che a me sembrano impegni civili profondamente condivisi dal nostro popolo, della missione in Bosnia. A tale missione partecipano almeno un paio di decine di paesi che non sono membri della NATO: la Federazione russa e i paesi neutrali del nord Europa;

non è dunque questione della impostazione del sistema delle alleanze italiane. Credo sia opportuno che nella discussione, che evidentemente questo caso ha aperto e che non si conclude con questa nostra seduta parlamentare, i problemi rimangano rigorosamente separati, perché altrimenti l'impressione che la politica giochi ad utilizzare come pretesti anche le disgrazie più terribili che capitano alla nostra gente, potrebbe trovare nel nostro comportamento una qualche forma di conferma e non mi pare che questa sia una cosa che possiamo fare di fronte alle bare di Cavalese.

È stata esperienza di ieri: uscivo dopo aver visitato i corpi delle vittime e sono stato interrogato da un giornalista. Ho dato le risposte che sono state qui citate e che sono apparse non rispettose della serietà dei nostri aviatori. Avevo appena avuto il complesso delle informazioni che mi hanno permesso di farmi la convinzione che vi ho espresso circa la dinamica dell'episodio e circa la colpevole responsabilità del pilota nella dinamica della vicenda. Si trattava di spiegare perché le regole erano state infrante e quando ho fatto riferimento all'atteggiamento psicologico dei piloti avevo anche presente quanta strada la nostra aeronautica ha fatto da trent'anni a questa parte, quanto è stato complesso da parte di comandanti assumere, di fronte all'indisciplina nella quale si esprime anche una volontà di correre un rischio, un atteggiamento più severo — gli aerei una volta avevano velocità minori — di fronte ad aerei che per la loro velocità sono meno controllabili. Tutto questo è stato uno sforzo fatto dai comandanti e da chi aveva la responsabilità dell'Arma aeronautica. Credo che la nostra Arma aeronautica sia tra le più disciplinate. Questo sforzo tuttavia denota quale sarebbe l'atteggiamento naturale di chi si trova a controllare un aereo ed a farlo con quel senso di libertà che dà l'esperienza del volo.

Questa era la ragione di quell'espressione e mi rincresce che, così com'è stata riportata, come sempre accade, fuori da

un contesto, abbia potuto essere interpretata da un collega come una mancanza di attenzione — una mia responsabilità, nella mia funzione — nei confronti di persone che anche in tutta questa vicenda hanno dimostrato un'intelligente responsabilità nel gestire una situazione eccezionale, qual è stata quella del sovrapporsi alle nostre attività di addestramento di una presenza così ampia e di una necessità di esercitazione così pervasiva.

Vi assicuro che il problema è rimasto sotto attenzione nel corso di questi mesi e che, attraverso le limitazioni al volo, la nostra preoccupazione è stata trasferita ai comandi delle forze dislocate in Italia, non solo alle forze nazionali, ma anche e soprattutto, proprio per la discriminazione che si è attuata nei piani di volo, ai comandi delle forze alleate in Italia. Naturalmente, il dramma ci porta a rimettere in discussione ciò che ci sembrava fino a ieri elemento sufficiente di sicurezza, ciò che sarebbe bastato, se fosse stato applicato, per evitare la tragedia dell'altro giorno.

**PRESIDENTE.** Ringraziamo il ministro della difesa Andreatta per le sue risposte. Credo di interpretare anche il presidente Gualtieri, ringraziando anche tutti i colleghi intervenuti. Ci riserviamo di prendere, nei rispettivi uffici di presidenza ed in modo coordinato, eventuali iniziative per ulteriori approfondimenti.

**LIBERO GUALTIERI, Presidente della 4<sup>a</sup> Commissione del Senato.** Fin dalla prossima settimana, in accordo con il presidente Spini, troveremo il modo di riunire i due uffici di presidenza — al Senato, per ricambiare la cortesia — per tutte le iniziative e le proposte che possono sorgere in campo parlamentare. Prima ancora della tragedia avevamo accertato — per esempio, sulla materia del

dopo Casalecchio — l'esistenza di alcune proposte legislative per la sicurezza del volo, tre alla Camera e due al Senato, che però dalle Presidenze dei due rami del Parlamento sono state assegnate non alle Commissioni difesa, bensì alle Commissioni trasporti.

**MARIO TASSONE.** Si tratta pur sempre di incidenti aerei.

**LIBERO GUALTIERI, Presidente della 4<sup>o</sup> Commissione del Senato.** Credo che tali proposte debbano essere recuperate alla nostra competenza e sarà compito dei nostri uffici di presidenza esaminare anche questo problema.

**BENIAMINO ANDREATTA, Ministro della difesa.** Desidero solo aggiungere che l'impegno assunto con il comune di Casalecchio, di prendere l'iniziativa per normative più severe in materia di sicurezza del volo, ha portato ad un testo che il Ministero della difesa qualche settimana fa ha comunicato agli altri ministeri interessati, ai fini del loro concerto. Se, come spero e desidero, tale concerto si concluderà in tempi rapidi, questo testo potrà essere in poche settimane approvato dal Consiglio dei ministri e quindi presentato alle Camere.

**PRESIDENTE.** Ringraziamo il ministro Andreatta per questa ulteriore precisazione.

**La seduta termina alle 16.**

---

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO  
STENOGRAFIA

DOTT. VINCENZO ARISTA

---

Licenziato per la stampa  
dal Servizio Stenografia alle 20.30.

---

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO