

SENATO DELLA REPUBBLICA

XIII LEGISLATURA

4^a COMMISSIONE PERMANENTE

(Difesa)

29° Resoconto stenografico

SEDUTA DI MARTEDÌ 24 MARZO 1998

Presidenza del presidente GUALTIERI

INDICE

INTERROGAZIONI

PRESIDENTE	Pag. 2, 18, 29
ANDREOLLI (PPI)	20
BRUTTI, <i>sottosegretario di Stato per la difesa</i>	10, 18, 20 e <i>passim</i>
FORCIERI (Dem. Sin.-l'Ulivo)	28, 29
GUBERT (CDU)	23
MANCA (Forza Italia)	21, 22
PERUZZOTTI (Lega Nord-per la Padania <i>indip.</i>)	18, 22
RUSSO SPENA (Rifond. Com.-Progr.)	17, 24, 25 e <i>passim</i>
TAROLLI (CCD)	26, 27

I lavori hanno inizio alle ore 15,15.

INTERROGAZIONI

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento delle seguenti interrogazioni, presentate sullo stesso argomento dai senatori Besso Cordero e Iuliano, Andreolli e Robol, Manca e Lauro, Peruzzotti, Gubert, Russo Spina ed altri, Tarolli e D'Onofrio, Folloni ed altri, Elia ed altri, Forcieri ed altri, Semenzato, Russo Spina:

BESSO CORDERO, IULIANO. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri della difesa e dell'interno e per il coordinamento della protezione civile.* – Per sapere se le autorità competenti, che hanno il compito di tutelare l'incolumità dei cittadini, abbiano preso tutte le misure di cui disponevano per impedire che gli addestramenti aerei della base di Aviano si trasformassero in scorrerie piratesche o in pericolose quanto inutili esibizioni acrobatiche sul territorio nazionale.

Considerato che il gravissimo incidente accaduto il 3 febbraio 1998, che ha provocato la morte di ben 20 persone e ripercussioni a danno della nostra economia e della nostra immagine, lascia la sensazione che il nostro paese sia vittima di una forma subdola di neo-colonialismo strisciante se, nonostante le proteste continue delle locali popolazioni, non è stato possibile prevenire l'incidente occorso poichè le segnalazioni di pericolo sono restate lettera morta, gli interroganti chiedono di conoscere quali iniziative il Governo intenda adottare per ripristinare condizioni di rispetto, di sicurezza e, quindi, di sovranità del nostro territorio di fronte al rischio del ripetersi di episodi che, comunque, arrecano non solo pericolo ma anche disturbo per la vita quotidiana dei cittadini.

(3-01574)

ANDREOLLI, ROBOL. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro della difesa.* – Premesso:

che nella giornata di martedì 3 febbraio 1998 si è verificata la tragedia del Cermis che ha colpito ancora una volta la comunità della Val di Fiemme e tante persone sono morte, vittime innocenti di errori e provocazioni di uomini che dovevano essere impegnati per la pace e la difesa della vita;

che questo fatto luttuoso, che non trova nessuna giustificazione, deve tradursi in un impegno solenne del Governo perchè mai più le Forze armate diventino strumento, anche involontario, di morte,

si chiede di sapere:

quali atti il Governo e il Ministro della difesa in particolare intendano compiere per accertare fino in fondo e al più presto la verità dei fatti;

quali decisioni si intenda assumere per impedire definitivamente voli militari addestrativi, così frequenti purtroppo in Trentino, causa di grave pericolo per l'incolumità, la sicurezza e la serenità della popolazione residente e dei numerosi ospiti italiani e stranieri.

(3-01575)

MANCA, LAURO. – *Ai Ministri della difesa e degli affari esteri e per gli italiani all'estero.* – Premesso:

che in data 3 febbraio 1998 un bireattore EA-6B delle forze aeree USA, in missione di addestramento e volando a bassissima quota, ha tranciato due cavi della funivia del Cermis in zona Cavalese (Trento), provocando il crollo della cabina e la conseguente morte di 20 turisti;

che il velivolo USA è riuscito a tornare alla base NATO di Aviano-Pordenone, con l'equipaggio indenne e con lievi danni al mezzo aereo;

considerato:

che la sciagura ha inevitabilmente e giustamente sconcertato l'opinione pubblica non solo per le dimensioni luttuose della stessa ma anche per le modalità con cui, secondo quanto reso noto dai *mass-media*, essa è stata provocata;

che l'attività di volo sia dei reparti militari nazionali sia di quelli stranieri dovrebbe essere regolamentata in forma tale da assicurare comunque e dovunque il massimo grado di sicurezza per la popolazione e per gli stessi equipaggi;

che il pluridecennale impiego di velivoli militari in tempo di pace dovrebbe essere ormai tale da poter disporre di esperienza ampia e profonda in materia di prevenzione di incidenti,

si chiede di conoscere:

quali siano le regole che sovrintendono attualmente alle attività di volo dei reparti militari stranieri nel territorio italiano e nello spazio aereo nazionale, con riferimento sia a quelli stanziali in Italia sia a quelli rischierati per le operazioni previste in Bosnia;

se le regole attualmente vigenti siano ritenute sufficientemente chiare e restrittive da costituire basi certe per condotte di volo intrinsecamente idonee a garantire la sicurezza nel senso più ampio del termine;

se anche la nostra Aeronautica militare adotti regole che garantiscono la sicurezza di cui sopra;

se il volo che ha provocato la sciagura sia stato pianificato ed eseguito in modo corretto, oppure se, nella fase dell'incidente, siano state disattese in tutto o in parte le regole vigenti;

se le direttive concertate tra le autorità nazionali e quelle USA contengano parametri più o meno restrittivi in materia di sicurezza del volo rispetto a quelli vigenti per le forze aeree italiane;

se corrisponda al vero che il pilota del velivolo americano seguisse, nel momento della sciagura, le regole previste per il volo a vista;

se, sempre per la tragedia di cui trattasi, siano intravedibili responsabilità degli organismi preposti al controllo del traffico aereo;

quali provvedimenti generali siano configurabili per evitare che in futuro si possano ripetere esperienze luttuose come quella di cui trattasi.

(3-01576)

PERUZZOTTI. – *Al Ministro della difesa.* – Premesso:

che un aereo militare USA decollato dalla base di Aviano ha tranciato i cavi facendo precipitare una cabina di una funivia nel Trentino causando 20 vittime;

che la cabina sarebbe precipitata da un'altezza di circa 80 metri ad una distanza di 300 metri dalla stazione a valle;

che l'aereo modello EA-6B Marine Prowler è un veicolo altamente sofisticato, dotato di sistemi di guerra elettronica, armato di missili Harm e capace di operazioni a lungo raggio d'azione,

l'interrogante chiede di sapere se il Ministro in indirizzo non intenda riferire al più presto nella Commissione difesa del Senato in merito a:

se vi siano stati guasti tecnici o strutturali o se fossero in corso operazioni militari o di addestramento;

chi abbia autorizzato l'uscita dell'aereo e il volo a bassa quota;

per quali ragioni non siano stati rispettati gli obblighi di non sorvolare gli insediamenti abitativi come è appunto la zona su cui opera la funivia del Cermis;

quali provvedimenti si intenda adottare per individuare i responsabili e per garantire innanzi ad ogni altra cosa la sicurezza delle popolazioni civili.

(3-01577)

GUBERT. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri della difesa e degli affari esteri e per gli italiani all'estero.* – Premesso:

che nel pomeriggio del 3 febbraio 1998 durante un'esercitazione di aviazione militare un aereo della base NATO di Aviano, in Friuli, ha tranciato il cavo portante della funivia del Cermis, in Val di Fiemme, causando la precipitazione al suolo di una cabina della funivia stessa e provocando la morte delle venti persone in essa trasportate;

che la grave tragedia, che ha colpito persone del luogo, della regione e turisti di altri paesi, è solo l'ultimo gravissimo episodio di una serie di altri che hanno causato vittime o messo gravemente in pericolo la vita di persone;

che la pericolosità di voli radenti e a bassa quota era già stata segnalata da comunità e da cittadini, anche il giorno precedente lo sciagurato volo, senza che alcun provvedimento risulti adottato per ridurla;

che il volo radente costituisce comunque una lesione della qualità della vita per la popolazione ed un fattore di disturbo per le specie animali, anche di quelle protette e di quelle che vivono in parchi naturali, dato l'assordante e subitaneo rumore che esso provoca,

si chiede di sapere:

quali azioni si intenda intraprendere per accertare la responsabilità della grave tragedia;

quale tutela gli attuali strumenti normativi prevedano a ristoro dei danni umani e materiali subiti, in particolare nei confronti della NATO e degli USA, proprietari dell'aereo che ha causato il disastro, e quale tutela e assistenza dia lo Stato italiano a chi ha patito tali danni;

quali azioni abbia in passato intrapreso il Governo italiano per limitare la pericolosità più volte segnalata dei voli radenti o a bassa quota e per tutelare gli interessi lesi delle popolazioni interessate da tali voli;

quali azioni il Presidente del Consiglio e i Ministri in indirizzo intendano intraprendere per rivedere le regole di comportamento delle esercitazioni militari aeree, anche della NATO e di paesi alleati, che interessano il territorio italiano, in modo da evitare pericoli e danni;

se non si ritenga di dover precludere ai voli radenti o a bassa quota per motivi di addestramento o esercitazione le aree del paese di particolare pregio e tutela ambientale, come nel caso è l'area dolomitica, anche in considerazione del fatto che proprio tale pregio ambientale potrebbe essere una delle ragioni per le quali le autorità militari responsabili preferiscono svolgere le esercitazioni di volo in tali aree.

(3-01579)

RUSSO SPENA, MARINO, ALBERTINI, BERGONZI, CAPONI, CARCARINO, CO', CRIPPA, MARCHETTI, MANZI, SALVATO. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro della difesa.* – Premesso:

che un velivolo da guerra elettronica del US Marines Corps Grumman EA-6B Prowler in esercitazione a volo radente sui cieli del Trentino ha tranciato nel pomeriggio del 3 febbraio 1998 la funivia del Cermis, uccidendo 20 persone;

che già da tempo gli amministratori locali denunciavano il ripetersi di pericolosi giochi di guerra in prossimità di centri abitati che avevano più volte rasentato la tragedia;

che, in particolare, nei primi giorni del maggio 1996 un aereo militare in volo a bassa quota tranciò i cavi dell'alta tensione a Vallarsa, sempre in provincia di Trento; a seguito di tale incidente il consiglio provinciale di Trento adottò un ordine del giorno col quale si invitava il Governo a vietare il sorvolo delle zone abitate;

che una lettera in tal senso venne inviata dal presidente della stessa provincia al Ministro della difesa, onorevole Andreatta, il quale rispose con generiche assicurazioni;

che il Prowler avrebbe intenzionalmente cercato di passare al di sotto del cavo della funivia, cosa gravissima perchè denoterebbe

un totale disprezzo per la vita delle centinaia di persone che a quell'ora affollavano l'impianto del Cermis;

che l'incidente fa venire alla mente le mai ufficialmente smentite indiscrezioni apparse più volte sulla stampa nazionale relativamente alla pratica da parte di velivoli delle forze armate statunitensi di base in Italia di compiere missioni sul territorio nazionale senza piani di volo o in difformità dei piani di volo comunicati e senza tener conto delle indicazioni del controllo del traffico aereo civile e militare nazionale;

che un analogo incidente avvenuto negli anni Settanta nelle vicinanze di Palermo, che coinvolse per ironia della sorte lo stesso tipo di velivolo, conferma tale pericolosissima abitudine; il velivolo precipitato allora era infatti del tutto sconosciuto al nostro controllo del traffico aereo;

che la strage richiama fortemente l'urgenza di una rinegoziazione dello *status* delle basi e delle truppe straniere in Italia; in particolare la base di Aviano, ceduta per accordo segreto nel 1955, attualmente in via di potenziamento in previsione di un ulteriore ampliamento delle sue missioni e responsabilità, sfugge quasi totalmente alle autorità italiane ed in particolare al controllo parlamentare;

che le stesse disposizioni NATO in merito alla non perseguibilità dei militari stranieri da parte della magistratura italiana appaiono anacronistiche ed andrebbero rinegoziate dal Governo italiano con le autorità degli altri paesi dell'Alleanza,

si chiede di sapere:

se il piano di volo del velivolo EA-6B Prowler del US Marines Corps decollato da Aviano sia stato comunicato alle autorità civili e militari italiane responsabili del controllo del traffico aereo;

se il Governo italiano non intenda richiedere alle autorità degli Stati Uniti di non avvalersi delle clausole sulla non perseguibilità dei militari USA in Italia, consentendo alla magistratura italiana di indagare sui responsabili della strage;

per quale motivo il Ministro della difesa non adottò alcun provvedimento che vietasse il sorvolo a bassa quota delle zone abitate, nonostante gli allarmi provenienti dagli amministratori locali a seguito di incidenti specifici provocati da aerei militari in volo a bassa quota identici nella dinamica a quello avvenuto in Val di Fiemme;

se il Ministro stesso non ritenga di dover protestare formalmente con le autorità degli Stati Uniti per l'irresponsabile comportamento dei suoi piloti nella tragedia del Cermis;

se non ritenga di dover porre fine alla cessione di basi a Forze armate straniere con atti in forma semplificata consentendo finalmente al Parlamento di esercitare le proprie prerogative costituzionali, di fatto sospese in questi decenni in merito a basi e truppe militari straniere sul nostro territorio;

se non ritenga di doversi costituire, anche davanti alle autorità giudiziarie statunitensi, come parte civile.

(3-01582)

TAROLLI, D'ONOFRIO. – *Al Ministro della difesa.* – In relazione alla tragedia causata dal bireattore EA-6B, aereo americano da combattimento che, volando a bassa quota, ha tranciato il cavo portante della funivia del Cermis, in zona di Cavalese, in provincia di Trento;

considerati lo sconcerto, l'impressione ed il dolore che la morte di venti persone ha destato nell'opinione pubblica,

si chiede di conoscere quali iniziative il Ministro in indirizzo intenda adottare per accertare:

cause, modalità e responsabilità della tragedia;

se la missione addestrativa prevedesse un volo così radente e se il piano di volo programmato tenesse conto delle difficoltà esistenti, quali la presenza di impianti di risalita;

se sia vero che il pilota navigava a vista e quindi se siano state violate le norme vigenti;

se sia vero che le Forze aeree militari americane godono di regole diverse rispetto a quelle in vigore per l'Aeronautica militare italiana;

se tali regole siano chiare, rigorose e restrittive, tali comunque da assicurare il massimo della sicurezza per i piloti e per la popolazione e, quanto meno, in grado di garantire la necessaria prevenzione di incidenti;

se, eventualmente, tali norme necessitino di una revisione tale da prevedere, ad esempio, che nelle zone turistiche e sui centri abitati vengano vietati i voli a bassa quota, anche per l'evidente inquinamento acustico che provocano.

(3-01583)

FOLLONI, GUBERT, RONCONI, ZANOLETTI, DENTAMARO, COSTA. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri della difesa e degli affari esteri e per gli italiani all'estero.* – In considerazione di quanto accaduto martedì 3 febbraio 1998 nelle vicinanze di Cavalese (Trento), dove un aereo militare di nazionalità statunitense, partito dalla base militare di Aviano, in volo a bassa quota ha tranciato il cavo della funivia del Cermis, provocando la morte di 20 persone;

preso atto:

delle inchieste avviate sia da parte italiana che statunitense;

dell'incomprensibile ragione che ha portato il velivolo a collidere con l'impianto a funi, stante la dichiarazione del responsabile della base di Aviano, dove il velivolo è successivamente rientrato, secondo la quale si è trattato di avaria;

dell'autonoma decisione dei militari USA in territorio italiano di sospendere i voli a bassa quota;

della giusta indignazione delle popolazioni locali;

della ferma richiesta del Presidente della Repubblica che siano riviste le autorizzazioni al volo entro lo spazio aereo italiano e a maggior ragione sul nostro territorio da parte di velivoli militari,

gli interroganti chiedono di sapere:

se il Governo non intenda riferire al Parlamento su quali siano state fin qui le regole e le autorizzazioni al volo concesse

ai militari delle basi NATO in Italia e in particolare a quella di Aviano;

se le autorità italiane fossero informate del volo con il quale il velivolo USA ha tranciato il cavo della funivia e, in particolare, di quale fosse la natura e il programma del volo;

se l'attività di volo della base rientrasse nella norma o se fosse stata intensificata e, in questo caso, se le autorità e i vertici militari italiani avessero conoscenza di voli addestrativi di natura straordinaria per quantità e per rotta;

se esista una qualche connessione, ed eventualmente quale, tra il volo del velivolo che ha causato la tragedia e la mobilitazione in corso in quel giorno di forze militari USA di cui sono stati testimoni i cittadini italiani tramite i *mass-media* a causa della tensione tra USA e Iraq;

quali garanzie il Governo italiano possa dare al Parlamento in merito a tre interrogativi che la tragedia di Cavalese solleva e cioè:

che le nostre autorità esercitino il pieno controllo di ogni attività aerea svolta sul nostro territorio;

che non si possano effettuare attività militari di qualsiasi natura quando siano connesse con finalità non condivise dal Governo italiano;

che la richiesta del Capo dello Stato sia oggetto di una puntuale verifica in Parlamento.

(3-01584)

ELIA, LAVAGNINI, ROBOL, ANDREOLLI, AGOSTINI. – *Al Ministro della difesa.* – Per conoscere:

le cause e le responsabilità dell'incidente aereo di Cavalese del 3 febbraio 1998, nel quale una cabinovia, il cui cavo era stato tranciato da un *jet* militare americano, è precipitata al suolo provocando la morte di 20 persone;

quali iniziative il Governo intenda adottare per evitare che in futuro si ripetano simili assurde tragedie.

(3-01585)

FORCIERI, D'ALESSANDRO PRISCO, PAGANO, BUCCIARELLI, FIGURELLI, MELE, SCIVOLETTO, CARPINELLI. – *Al Ministro di grazia e giustizia.* – Premesso:

che la tragedia della funivia del Cermis ha suscitato una forte emozione e tensione nell'opinione pubblica colpita dalla tragicità della perdita di vite umane e dall'insensatezza ed evitabilità delle cause;

che quanto accaduto pone con drammaticità ed urgenza, il tema della sicurezza e del divieto per le missioni d'addestramento del sorvolo dei centri abitati e dalle aggregazioni umane e più in generale la regolamentazione della presenza e dell'attività nel territorio italiano delle forze armate straniere che, in virtù dell'adesione del nostro paese al trattato istitutivo dell'Alleanza Atlantica, sono in esso dislocate;

che ciò può comportare anche la revisione o quanto meno l'aggiornamento delle leggi, dei trattati e protocolli in particolare nelle parti

che trattano dei limiti che incontra l'esercizio della potestà giurisdizionale dello Stato italiano nei confronti delle strutture Nato e dei singoli membri delle forze armate straniere;

che comunque, in relazione all'accaduto, si avverte una grande esigenza politica, giuridica e morale per l'accertamento rapido, efficace e trasparente delle responsabilità che, ad ogni livello, hanno concorso a causare una così grande tragedia e che è dovere primario compiere ogni possibile sforzo affinché la magistratura italiana possa essere protagonista delle indagini e delle istruttorie;

che si è a conoscenza che le autorità degli Stati Uniti hanno esercitato, così come previsto dalla convenzione di Londra del 1951, il diritto di priorità nella giurisdizione;

che la stessa convenzione all'articolo 7, comma 3, punto c, recita testualmente «Le autorità dello Stato che ha il diritto di priorità nell'esercizio della giurisdizione prenderanno in benevolo esame le richieste di rinuncia a tale diritto presentate dalle autorità dell'altro Stato, nei casi in cui queste ultime annettano particolare importanza a tale rinuncia»,

si chiede di conoscere:

se il Governo italiano abbia richiesto al Governo degli Stati Uniti la rinuncia al diritto di giurisdizione e, nell'ipotesi che ciò non sia avvenuto;

se si intenda o meno assumere l'iniziativa in tal senso, nel rispetto pieno della Convenzione di Londra, per rispondere a giuste e sentite esigenze di giustizia che fanno ritenere di particolare importanza per il nostro paese esercitare la propria giurisdizione nell'inchiesta;

quali iniziative il Governo intenda assumere per modificare i trattati internazionali nelle parti in cui limitano la sovranità nazionale;

quali provvedimenti siano stati adottati per garantire la sicurezza dei cittadini vietando alle missioni di addestramento di sorvolare i centri abitati ed ogni aggregazione umana.

(3-01629)

SEMENZATO. – *Al Ministro della difesa.* – Premesso:

che da notizie apparse sul quotidiano nazionale «Il Messaggero» il comandante della base militare di Aviano, il colonnello Orfeo Durigon, entrerà a far parte della lista degli indagati per la tragedia del Cermis;

che, da quanto si apprende dal resoconto giornalistico, esiste un «protocollo riservato» siglato il 30 novembre 1993 tra gli Stati Uniti e l'Italia, coperto da segreto militare, che prevede la piena responsabilità del comandante della base di Aviano sul traffico aereo della base e sulle relative norme per la sicurezza dei voli, sentito il comandante americano per quanto attiene ai suoi mezzi;

che i magistrati trentini nello svolgere le indagini avevano chiesto, venuti a conoscenza della notizia di un «protocollo riservato», all'ufficio dello Stato Maggiore dell'Aeronautica militare il protocollo per proseguire le indagini;

che lo stesso ministro Andreatta in una nota di agenzia precisa che il protocollo è riservato e non segreto,

si chiede di sapere:

se corrisponda al vero che l'Aeronautica militare alla richiesta esplicita dei magistrati aveva risposto che si trattava di un atto coperto da segreto militare e che era necessaria una autorizzazione speciale;

per quale motivo l'Aeronautica militare italiana si trincerò dietro il segreto militare ogni qual volta la magistratura cerca di recepire atti per il proseguimento delle indagini, ostacolando in qualche modo l'operato della magistratura inquirente;

se l'Aeronautica militare abbia bisogno di «autorizzazioni speciali» per far acquisire atti coperti da segreto militare;

di quali autorizzazioni speciali necessitino gli atti coperti da segreto militare;

se non si ritenga, ai fini del proseguimento delle indagini, di rendere pubblici tutti quegli accordi tra il Governo italiano e le amministrazioni militari straniere operanti nel nostro paese.

(3-01703)

RUSSO SPENA. – *Al Ministro della difesa.* – Premesso:

che le autorità degli Stati Uniti hanno comunicato l'intenzione di avocare a sè, in forza del Trattato di Londra del 19 giugno 1951 sullo *status* delle Forze armate della NATO, l'inchiesta sulla strage del Cermis;

che l'inchiesta della procura di Trento intanto sta verificando le eventuali responsabilità italiane nel controllo e nell'autorizzazione del piano di volo del Prowler che ha provocato la tragedia;

che la procura della Repubblica di Trento sta cercando di entrare in possesso del «Memorandum d'intesa relativo all'uso della base aerea di Aviano in applicazione della decisione atlantica sullo spiegamento di F16 in Italia», documento la cui esistenza era del tutto sconosciuta al Parlamento;

che secondo anticipazioni di stampa questo documento attribuirebbe alla nostra Aeronautica militare alcune responsabilità nella gestione della base di Aviano;

che in particolare l'articolo 9 affermerebbe che «il comandante italiano è responsabile dei servizi del traffico aereo e dell'emanazione di norme relative alla sicurezza del volo, sentito il pari grado statunitense per quanto attiene ai suoi mezzi. Qualora necessario il comandante italiano concorderà con il comandante USA, l'opportuno supporto da fornire da parte delle Forze armate statunitensi. Le attività addestrative-operative delle unità assegnate alla installazione devono essere preventivamente notificate alle autorità nazionali competenti»,

si chiede di sapere:

se il Governo non intenda avvalersi della facoltà di denuncia del Trattato di Londra in base all'articolo 19 del Trattato stesso consentendo in questo modo l'avvio per la rinegoziazione di norme – *capestro* che rischiano di garantire l'oggettiva impunità dei *marines* e dei comandanti militari statunitensi responsabili della strage;

se corrisponda a verità l'esistenza di una disposizione (risalente al giugno 1997) che proibirebbe i voli radenti nel Trentino-Alto Adige ed, in caso di risposta affermativa, perchè si sia continuato ad autorizzare tali voli in violazione di tali disposizioni;

se il Governo italiano abbia chiesto spiegazioni e preteso dalle autorità statunitensi i nomi dei piloti, ripresi in volo in un filmato poi trasmesso dalla CBS, autori di pericolose acrobazie aeree a volo radente sul Trentino-Alto Adige (dai cui dialoghi si evince che, per le loro «bravate», scommettevano tra di loro «una pinta di birra»);

se non si ritenga di dover finalmente rendere noto al Parlamento il complesso di accordi semplificati ed i *memorandum* segreti (come quello in premessa) in merito alla cessione agli Stati Uniti della base di Aviano.

(3-01713)

Propongo che le interrogazioni siano svolte congiuntamente. Poichè non vi sono osservazioni, così rimane stabilito.

BRUTTI, *sottosegretario di Stato per la difesa*. Signor Presidente, le numerose interrogazioni che sono state presentate, aventi tutte per oggetto, pur da diverse prospettive, la tragedia del Cermis, danno luogo in sostanza ad otto ordini di problemi.

In primo luogo, gli interroganti chiedono informazioni relative all'accertamento dei fatti, con particolare riferimento alla concessione delle previste autorizzazioni del piano di volo a bassa quota, alle eventuali responsabilità dei controllori del traffico. Si chiedono inoltre notizie sul volo condotto dall'equipaggio americano.

In secondo luogo, gli interroganti invocano misure idonee ad evitare il ripetersi di incidenti analoghi.

In terzo luogo, gli interroganti chiedono che siano vietati i voli militari addestrativi, potenzialmente lesivi dell'incolumità e della sicurezza delle popolazioni.

Si chiede poi di conoscere quali iniziative siano state assunte per ristorare i danni umani e materiali conseguenti all'incidente.

Si chiede quindi che vengano avanzate proteste formali nei confronti del governo USA.

Viene messa in discussione la forma degli atti di concessione delle basi italiane a Forze armate di paesi stranieri.

Si chiedono informazioni relative ad una presunta intensificazione delle attività sulla base di Aviano in connessione con la crisi Usa-Iraq.

Infine, si chiede che il personale dell'Ispettorato per la sicurezza del volo venga escluso da questo tipo di investigazione.

Sul tragico incidente del Cermis e sulle sue cause sono state condotte indagini, oltre che dalla procura della Repubblica di Trento, anche da due commissioni di inchiesta tecnica, nominate rispettivamente dal comando militare statunitense e dallo Stato maggiore dell'Aeronautica militare italiana, comando della prima regione aerea. Le due commissio-

ni avevano il compito di ricostruire la dinamica dei fatti per verificare se vi fossero cause tecniche all'origine del disastro o elementi oggettivi che, al di là del caso specifico, potessero riguardare l'uso di aerei dello stesso genere di quello coinvolto, la strumentazione impiegata e la sicurezza in volo. Quindi si tratta di indagini tecniche, ma è evidente che queste sono anche in grado di fornire elementi utili circa la ricostruzione degli eventi e l'accertamento delle responsabilità.

Nel caso cui si riferiscono le interrogazioni, dalle indagini fin qui svolte emerge una conclusione inequivocabile. Non vi sono state ragioni tecniche, non vi è stata insufficienza di mezzi, nè si sono verificati guasti o avvenimenti esterni impreveduti che possano aver giustificato il sorvolo da parte del velivolo USA ad una quota così bassa e che possano anche in qualche modo scusare o giustificare la conseguente collisione con la funivia.

Vorrei muovere dalle conclusioni dell'inchiesta tecnica americana. L'inchiesta ha stabilito che il velivolo era tecnicamente idoneo all'effettuazione del tipo di missione prevista e che non esistono cause tecniche che abbiano determinato il verificarsi dell'incidente. Anzi, il verificarsi dell'incidente è attribuito ad un comportamento dell'equipaggio durante il volo. L'inchiesta tecnica americana parla di un errore imputabile all'equipaggio, e più precisamente sottolinea che l'equipaggio ha manovrato l'aereo in modo aggressivo. Vi è stata una violazione delle regole relative al volo. L'aereo ha volato in almeno due delle tratte di volo al di sotto dei 1.000 piedi e ad una velocità di 180 chilometri orari, superiore alla velocità massima prevista.

L'impatto con i cavi della funivia non è avvenuto in conseguenza di una isolata ed errata valutazione della quota, in quanto il velivolo ha volato più basso e più veloce di quanto autorizzato dovunque il terreno sorvolato lo permettesse. In particolare, l'indagine tecnica della commissione statunitense ha accertato che la collisione con la funivia è avvenuta ad una altezza dal suolo calcolabile intorno ai 113 metri, mentre in base alla direttiva fissata dall'Aeronautica militare italiana in data 21 aprile 1997 per i voli addestrativi degli aerei di paesi stranieri schierati nelle basi italiane non stanziali la quota minima era quella di 2.000 piedi, che equivale a 600 metri.

Questa limitazione imposta dalle autorità nazionali italiane a non scendere sotto i 600 metri sopra il suolo e sopra l'ostacolo più alto – il che doveva significare una quota di 600 metri al di sopra della funivia – era contenuta in diversi documenti a disposizione del personale del gruppo americano (questo è stato accertato dall'indagine tecnica della commissione americana). Quei documenti erano fisicamente presenti nei locali utilizzati dalla stazione operativa, tuttavia il personale del gruppo ha dichiarato, con una eccezione, di non essere a conoscenza di tali limitazioni.

Questa discrepanza evidenzia, secondo la commissione statunitense, una carenza di supervisione nella catena di comando USA ad Aviano, anche se non direttamente influente sul verificarsi dell'incidente; infatti – lo dice la commissione USA – l'incidente comunque non sarebbe avvenuto se l'equipaggio avesse rispettato le proprie norme, cioè quelle

stabilite dall'autorità americana per questo tipo di voli, che sono norme non vigenti in Italia ma stabilite dalle autorità americane. Il fatto è che comunque in Italia vigeva una norma più restrittiva fissata il 21 aprile 1997, che l'equipaggio era in grado di conoscere e che non ha rispettato.

La commissione americana ha anche concluso che, al di là di questo caso ricostruito in tal modo, non sono emersi altri fatti generalmente espressivi di un atteggiamento non professionale e disciplinare. Quindi, ci troviamo di fronte in questo caso ad una accertata violazione delle regole. Questa è la conclusione della commissione USA, con la quale coincide nella sostanza la conclusione cui è giunta la commissione istituita dall'Aeronautica militare italiana.

La nostra commissione ha accertato che le condizioni psicofisiche di tutti i membri dell'equipaggio erano idonee per i compiti assegnati, per le condizioni meteorologiche ed ambientali e per la rotta; erano idonee per lo svolgimento della missione a bassa quota entro i limiti fissati dalla direttiva del 1997, perchè entro quei limiti doveva intendersi il volo a bassa quota. Non sono stati acquisiti elementi concreti che facciano ritenere che il velivolo prima dell'incidente abbia manifestato avarie tecniche o problemi di altra natura tali da pregiudicare o condizionare lo svolgimento della missione in cui era impiegato. L'equipaggio non era autorizzato a volare sul territorio italiano ad una quota inferiore ai 2.000 piedi, vale a dire a 600 metri. È utile ripetere che tale quota si deve calcolare sopra il suolo e sopra l'ostacolo più alto.

La quota alla quale è avvenuto l'impatto tra il velivolo e i cavi della funivia è tra i 300 e i 400 piedi – lo ha detto la commissione italiana – e abbiamo visto che la commissione USA aveva individuato un dato più preciso, sulla base dei propri accertamenti e calcoli, che si aggirava intorno ai 113 metri. Tutti gli elementi acquisiti – conclude la commissione dell'Aeronautica militare italiana – ci inducono ad ipotizzare che le cause che hanno portato al verificarsi dell'incidente siano da attribuirsi ad un fattore umano, e in particolare alla violazione di normative e disposizioni che imponevano all'equipaggio di volare ad una quota non inferiore ai 2.000 piedi, che equivale – lo ripeto – a 600 metri.

Conclusa la ricerca tecnica statunitense e parallelamente conclusa l'inchiesta tecnica italiana, esattamente due giorni dopo – il 16 di questo mese – l'autorità statunitense ha deciso, sulla base delle disposizioni dell'accordo SOFA-NATO, di esercitare la giurisdizione nei confronti dei componenti dell'equipaggio che erano a bordo del velivolo statunitense che ha urtato contro la funivia.

L'accordo SOFA-NATO legittima il paese di origine dei militari che abbiano commesso un reato e che siano indagati per il reato nell'ambito dello svolgimento del proprio servizio ad esercitare un diritto di priorità nella giurisdizione verso quei militari. Tale accordo prevede inoltre che vi possa essere da parte del paese ospitante, cioè del paese nel quale si trovano a prestare servizio i militari che abbiano commesso il fatto, il diritto di chiedere al paese di origine di rinunciare alla propria giurisdizione.

I reati per i quali la procura della Repubblica presso il tribunale di Trento ha aperto un procedimento penale sono quelli di omicidio plurimo e di attentato alla sicurezza dei trasporti con esito di disastro colposo. Il procuratore generale di Trento ha riconosciuto l'esistenza in capo alle autorità dello Stato di origine del diritto di priorità nell'esercizio della giurisdizione nei confronti dei militari indagati, ma ha rappresentato le ragioni di opportunità della richiesta di rinuncia. Il Governo italiano ha inviato tale richiesta di rinuncia a quello americano. Nonostante la richiesta di rinuncia operata dal Governo italiano, le autorità statunitensi hanno deciso di esercitare questo diritto di priorità nella giurisdizione che l'accordo SOFA-NATO riconosce loro.

Occorre ricordare che vi è una prassi costante, dal momento della conclusione dell'accordo fino ad oggi, per la quale il paese di origine esercita sempre la priorità nella giurisdizione. Ciò è avvenuto anche nel caso del disastro aereo di Stammheim del 1988, in cui vi fu una richiesta di rinuncia all'esercizio della giurisdizione rivolta dal Governo tedesco all'Italia; nonostante tale richiesta di rinuncia, l'Italia decise di esercitare la giurisdizione per quel fatto. Un altro precedente è quello per il quale, nonostante la richiesta di rinuncia inviata dall'Italia, il Governo francese – per un episodio verificatosi al largo delle coste pugliesi in relazione all'attività posta in essere dalla nave *Greenpeace* – decise di esercitare la propria giurisdizione.

Ciò dimostra che vi è una prassi costante, che in questo caso ha trovato conferma nella dichiarazione dell'autorità statunitense che ha ribadito la fiducia nell'autorità giudiziaria italiana, e che si è espressa anche nel fatto che l'indagine tecnica si era svolta sulla base di testimonianze raccolte dall'autorità giudiziaria italiana e di atti di indagine da questa compiuti su reperti individuati ed acquisiti sempre dall'autorità giudiziaria italiana e a seguito di un provvedimento di sequestro del velivolo emesso ancora dalla magistratura italiana. Pur richiamandosi a questa fiducia già manifestata, il Governo statunitense, con riferimento ad una serie costante di precedenti, ha esercitato la priorità nella giurisdizione.

Qual è la valutazione che diamo di questa scelta? Noi abbiamo giudicato le conclusioni dell'inchiesta tecnica americana come serie, rigorose e condivisibili, anche perchè coincidenti con i nostri accertamenti tecnici. Sappiamo che l'ordinamento statunitense prevede l'omicidio plurimo colposo e che in un caso di questo genere è previsto il deferimento dei militari alla Corte marziale. Sappiamo anche che esistono tutte le garanzie nell'ordinamento statunitense di un accertamento delle responsabilità.

Naturalmente l'opinione pubblica italiana ha il diritto di essere informata e di conoscere momento per momento le fasi successive di questa procedura. Ogni determinazione di competenza dell'autorità giudiziaria italiana che potrà essere presa naturalmente riguarda l'autonoma determinazione della magistratura italiana.

Comunque la vicenda si sviluppi e si concluda, non possiamo non muovere da un punto fermo: l'ordinamento statunitense offre tutte le garanzie per un accertamento rigoroso e serio delle responsabilità, nel ri-

spetto di quelle che siamo abituati a considerare le regole dello Stato di diritto. D'altra parte la prassi dell'esercizio della giurisdizione da parte del paese di origine è pienamente legittimata dall'accordo SOFA-NATO ed è una prassi assolutamente costante da parte di tutti i membri dell'Alleanza a beneficio di ciascuno dei membri della stessa che si trovi nelle medesime condizioni.

Prenderò adesso in esame un problema al quale si riferiscono alcune delle interrogazioni, riguardante le nuove misure relative ai voli addestrativi volte al fine, segnalato in più di un'interrogazione, di evitare che si verificino incidenti di questo genere. Per quanto riguarda la regolamentazione dei voli, sono state applicate dall'Aeronautica militare, su disposizione del Ministero della difesa, restrizioni che hanno aumentato le quote minime consentite per sorvoli e per attività addestrative. Nell'arco alpino la quota minima per qualsiasi tipo di volo è di 600 metri; per qualsiasi tipo di volo, non solo per i voli degli aerei di paesi stranieri non stanziali. Nell'area di Bolzano la quota minima è di 4.300 metri, con esclusione di decolli e atterraggi entro l'area di velivoli che per limitazioni intrinseche non potrebbero raggiungere la quota prevista, per esempio gli elicotteri, che sono autorizzati a volare ad una quota minima di 150 metri. Nel restante territorio nazionale si è passati dalla quota minima di 500 piedi, cioè 150 metri, a 300 metri per i voli addestrativi speciali. Poi vi sono aree tattiche per l'addestramento individuate come disponibili per quote particolarmente basse. Queste aree sono o sul mare o in luoghi in cui non vi siano assolutamente centri abitati.

È stata individuata una procedura in base alla quale i cittadini possono segnalare casi di violazione di queste disposizioni. Sembra una misura di scarso rilievo, una misura «terra-terra», ma ha un suo valore perchè attraverso la predisposizione di moduli è possibile per i cittadini indicare esattamente i dati che possano contribuire a identificare con certezza l'aeroplano che, violando le regole, vola a bassa quota.

In questo campo abbiamo svolto attività informativa e i primi risultati si cominciano a vedere perchè giunge qualche segnalazione. Ne è giunta una l'altro ieri al mio ufficio, anche se ancora troppo generica perchè faceva riferimento a voli su un'area territoriale troppo ampia senza indicare il tempo preciso; comunque, essendo il denunciante persona identificata, gli organi competenti potranno richiedere dati più precisi. Questa vigilanza da parte dei cittadini è utile a scongiurare che in casi specifici vi possano essere violazioni di regole o errori o distrazioni che potrebbero risultare gravi e fatali.

È stato inoltre predisposto uno schema di disegno di legge che indica principi e criteri direttivi volti a garantire una più efficace prevenzione degli incidenti aerei e quindi della sicurezza del volo. Questo provvedimento, elaborato dal Ministero della difesa, è ora all'esame dei Ministri dei trasporti e della navigazione, dell'interno, di grazia e giustizia e degli altri Ministri competenti; il Consiglio dei ministri lo esaminerà e lo varerà al più presto, e potremo approvarlo con un procedura abbreviata perchè si tratta di un disegno di legge molto breve. Se le diverse forze politiche saranno d'accordo potrà essere approvato in Commissione in sede deliberante. Quindi presto fissaremo alcune misure le-

gislative che individuino i soggetti competenti, le regole tassative, i principi entro cui collocare questa disciplina, che finora era a carattere amministrativo: misure relative alle quote minime e alle regole del volo.

Per quanto riguarda un'ulteriore questione posta dagli interroganti, quella dei danni e del risarcimento, vorrei ricordare che anche tale materia è regolamentata dall'accordo SOFA-NATO. Precisamente il paragrafo 5 dell'articolo 8 della Convenzione di Londra prevede che lo Stato sul cui territorio si è verificato l'evento dannoso – in questo caso l'Italia – provveda ad istruire le domande di indennizzo avanzate dai terzi, nonché a liquidare il risarcimento dei danni nella misura accertata in via giudiziaria o transattiva, conformemente alle leggi ed ai regolamenti applicabili in materia alle proprie Forze armate. Quindi è lo Stato italiano che deve accertare l'entità del danno, e ciò avviene in via giudiziaria sulla base dell'accertamento delle responsabilità oppure in via transattiva in conformità con le leggi e con i regolamenti che si applicherebbero alle nostre Forze armate.

Questi risarcimenti, corrisposti dallo Stato di soggiorno, vengono ripartiti con lo Stato di origine nella misura del 25 per cento a carico del primo e del 75 per cento a carico del secondo. Questa è la normativa comune relativa al risarcimento. Accanto a questa, abbiamo deciso di attivare un ulteriore meccanismo, quello previsto dalla legge n. 24 del 27 ottobre 1993, cui corrisponde un decreto ministeriale del 24 novembre 1993 che prevede la elargizione a favore di vittime di incidenti per attività operative e addestrative delle Forze armate. Quindi, qui non siamo di fronte ad un risarcimento – nozione che presuppone l'accertamento di una responsabilità oppure la transazione su una responsabilità – bensì ad una elargizione, ad un aiuto, ad un beneficio *una tantum* che si somma al risarcimento; non incide sul risarcimento, non lo esclude nè lo limita. Questa legge prevede per i familiari dei deceduti una speciale elargizione fissa di 100 milioni e non esclude il diritto al risarcimento dei danni. Per gli invalidi superstiti prevede un'anticipazione del risarcimento dovuto dall'Amministrazione della difesa. Al riguardo, l'ufficio statunitense denominato United States Sending State Office, in un incontro svoltosi il 13 febbraio 1998 presso il Gabinetto del Ministro della difesa, ha rappresentato la disponibilità degli Stati Uniti, data l'eccezionalità dell'evento, a rimborsare anche il 75 per cento delle somme che saranno elargite a favore degli eredi delle vittime in base alla legge del 1993 sopra citata. Questa legge può essere attivata immediatamente; possiamo realizzare subito, in tempi brevi, questa elargizione che non esclude il diritto al risarcimento.

Per quel che riguarda il rapporto che si è stabilito immediatamente dopo l'incidente di Cavalese con il Governo statunitense, occorre ricordare che in seguito ad una valutazione non rispondente al vero, e stigmatizzata dal Governo italiano, formulata da un ufficiale statunitense, vi è stato in questa materia un diretto intervento del presidente Clinton. Ad avviso del Governo italiano, ciò rappresenta una scusa pubblica, una presa di posizione pubblica da parte del Governo statunitense sulla gravità dell'incidente accaduto.

Il presidente Clinton ha promesso – in data 6 febbraio – che giustizia sarà fatta per la tragedia della funivia del Cermis e ha zittito un generale dei Marines che polemizzava con l'autorità italiana. Il Presidente americano ha detto che quello che è accaduto è orribile e che capisce la rabbia e la tristezza degli italiani, i quali hanno diritto ad una risposta. Nelle stesse ore il presidente del Consiglio dei ministri Prodi ha sottolineato in una dichiarazione pubblica che a Cavalese è stata violata la legge. Un altissimo funzionario del National Security Council ha rivelato che in quelle ore il Presidente in persona aveva imposto il silenzio al comandante dei Marines nel Sud-Europa.

Abbiamo valutato positivamente questo insieme di dichiarazioni e di prese di posizione da parte del Governo statunitense e abbiamo in ciò rilevato la consapevolezza della gravità e della drammaticità del fatto. Non vi è stato motivo di inviare note di protesta, poichè subito dopo l'incauta e grave dichiarazione del generale Van der Linde lo abbiamo pubblicamente smentito – lo hanno fatto il Ministro della difesa, il presidente Prodi ed io stesso, cioè il Governo nel suo insieme – e successivamente vi è stata una chiara assunzione di impegno con il popolo italiano da parte del Governo statunitense e del presidente Clinton in persona che sarà mantenuto. Consideriamo questo come un impegno di un Presidente di un paese amico che, come noi, è consapevole della drammaticità del fatto ed altresì della gravità della violazione delle regole del volo che sono alla base di quel fatto.

Per quanto riguarda le richieste di coloro che hanno sollevato il problema di una abolizione dei voli militari addestrativi a quote basse nei limiti che abbiamo indicato, occorre rispondere che tali voli addestrativi – purchè sia garantita la sicurezza e le regole del volo e purchè le quote basse disposte dalle nuove decisioni del Ministro della difesa siano rigorosamente rispettate – sono necessari e irrinunciabili per le esigenze delle Forze armate italiane e per le stesse esigenze degli accordi di cooperazione internazionali. Questi equipaggi si sono addestrati negli anni passati, dal 1995 sino ad oggi, a compiere missioni anche rischiose nell'ambito dell'operazione militare di mantenimento della pace e di supporto alla pace stessa che si svolge nella Bosnia Erzegovina.

Il problema non è quello di abolire voli ed esercitazioni necessari all'efficienza delle nostre forze militari, ma si tratta di fare di tutto affinché vengano rispettati i limiti che abbiamo ulteriormente innalzato e che, ribadisco, occorre che vengano rispettati; se ciò accadrà, sarà sufficiente ad escludere che si verificino in futuro incidenti analoghi. Questi limiti si devono considerare assolutamente cogenti ed inderogabili non solo per le nostre Forze armate ma anche per qualsiasi altro velivolo, anche straniero, che si trovi ad operare nel territorio nazionale in virtù di accordi internazionali.

Le quote che abbiamo innalzato valgono per tutti e nessuno può addurre come giustificazione il fatto di non conoscerle, anche perchè quelle quote, quei limiti e quelle norme sono comunicati attraverso strumenti istituzionali a tutti i soggetti interessati. Non ci interessa se i limiti di sorvolo americano siano più o meno

rigidi rispetto a quelli vigenti in Italia, dal momento che nel nostro paese valgono i limiti e le regole di volo stabiliti dall'autorità italiana.

Non esiste nessuno spazio nell'ambito del nostro paese che sia sottratto alla sovranità italiana. O meglio, esiste una sola eccezione sulla quale richiamo la vostra attenzione, fissata dalla legge n. 62 del 4 marzo 1997 contenente la ratifica ed esecuzione del *memorandum* di intesa tra il Governo della Repubblica italiana e le Nazioni Unite relativo all'uso da parte delle Nazioni Unite di locali e di installazioni militari in Italia per il sostegno della pace e per azioni umanitarie. La legge di ratifica del *memorandum* di intesa stabilisce all'articolo 11 una inviolabilità dei locali ad uso esclusivo dell'ONU; è una norma, questa, che vale per tutte le nazioni che ospitano installazioni militari delle Nazioni Unite e che stabilisce che i locali ad uso esclusivo saranno inviolabili e soggetti al controllo e alla giurisdizione esclusivi delle Nazioni Unite. Nessun funzionario della Repubblica italiana nè altre persone esercenti attività pubblica nella Repubblica italiana stessa avranno accesso ai locali ad uso esclusivo.

Questa è l'unica eccezione che esiste nel nostro regolamento: una condizione di extraterritorialità riguardante alcuni locali che sono sedi della Nazioni Unite.

In effetti questa previsione – che, ripeto, è comune a tutti i paesi che ospitano le strutture dell'ONU – è legittimata da una norma costituzionale: dall'articolo 11 della Costituzione che legittima appunto le limitazioni della sovranità nazionale in funzione delle finalità che si conseguono mediante accordi internazionali instaurati a fini di pace.

RUSSO SPENA. Sta parlando delle strutture ONU, e questo non c'entra niente con le basi militari. Non riesco a capire il collegamento.

BRUTTI, *sottosegretario di Stato per la difesa*. Basta seguire il discorso. La logica è la seguente: ho detto prima che non esiste nessuna eccezione alla sovranità italiana in nessuna direzione e in nessuna base italiana, salvo quella legittimata dal dettato costituzionale che riguarda le strutture ONU. Dico che c'entra perchè, essendo l'unica eccezione, conferma una regola che probabilmente non è chiara e che è la seguente: non esistono basi appartenenti ad un paese straniero nel territorio italiano. Questo è il principio fondamentale: tutte le basi italiane, siano esse con personale militare italiano, con personale NATO o con personale americano, non sono sottratte alla sovranità nazionale del nostro paese. Non vi è alcuna condizione di extraterritorialità per nessuno, salvo che ...

PRESIDENTE. Questo lo vedremo in modo più approfondito domani, nel corso di una seduta congiunta di Commissioni relativa alle basi.

BRUTTI, *sottosegretario di Stato per la difesa*. Questo è quello che deve dire il Governo in risposta alle interrogazioni presentate.

Il Governo si assume la responsabilità di affermare che tutte le basi ubicate sul territorio italiano appartengono allo Stato italiano, che esercita piena sovranità; quindi non è corretto parlare di basi NATO o di basi americane, ma vi sono basi italiane nell'ambito delle quali abbiamo forze NATO e forze americane sulla base di accordi bilaterali e vi sono regimi di concessione in merito alle infrastrutture delle quali si servono i contingenti militari NATO o quelli degli Stati Uniti.

PERUZZOTTI. Quindi ipoteticamente il magistrato competente per territorio avrebbe potuto ordinare l'arresto dei piloti americani e si sarebbe potuto andare alla base a prenderli?

BRUTTI, *sottosegretario di stato per la difesa*. Certo. Come è stato chiarito pubblicamente dall'autorità giudiziaria di Trento, non esistevano nel caso specifico i presupposti per un provvedimento di custodia cautelare; cioè, a giudizio della procura della Repubblica di Trento non esisteva il pericolo di fuga, nè quello di inquinamento delle prove. Però se dal provvedimento di custodia cautelare passiamo ad esaminare un altro genere di provvedimento, e cioè il sequestro dell'aereo, vediamo che questo è stato operato sulla base di un provvedimento dell'autorità giudiziaria italiana: il velivolo è stato preso in consegna dalla polizia giudiziaria italiana e precisamente dai Carabinieri.

Esistono specifici accordi per disciplinare la concessione in uso di singole infrastrutture. Questi specifici accordi hanno un'architettura complessa, nel senso che vi sono degli accordi-quadro (l'accordo più recente è uno *shell agreement* del 1995) nei quali si fissano le norme relative all'uso da parte delle forze militari statunitensi di infrastrutture militari nell'ambito delle basi italiane; queste norme garantiscono l'attività di controllo da parte dell'autorità italiana e fissano i principi relativi alla tutela della sovranità nazionale in questo campo. A questi accordi-quadro corrispondono poi dei *technical arrangements* che si riferiscono alle varie basi che disciplinano la dislocazione delle infrastrutture militari e la loro consistenza.

Questo è il quadro relativo a tali accordi, cui le interrogazioni fanno riferimento. So che avremo ancora occasione di discuterne. Il mio punto di vista, forse già noto perchè espresso pubblicamente e riportato anche nella relazione ad un disegno di legge che prossimamente dovrà essere esaminato, è che si debba distinguere tra i diversi livelli, perchè è evidente che le esigenze necessarie e doverose di riservatezza e segretezza legate alle strutture militari, cioè le esigenze del segreto militare, non valgono per le norme-quadro e quindi questa materia potrà essere riesaminata tenendo conto dei diversi livelli. Aggiungo che in questa materia è molto facile fare confusione; questa è anche ingenerata dal fatto che c'è una storia istituzionale che per decenni ha messo insieme tutti questi accordi pur diversi tra loro, collocandoli in una condizione di riservatezza. Si è trattato di documenti diversissimi tra loro per il contenuto, che erano però tutti in vario modo classificati o comunque considerati non ostensibili, divulgabili o visibili. Su questa materia ritorneremo; ma mi premeva affermare il principio, già recepito nel nostro ordi-

namento, in base al quale non esiste alcun caso di extraterritorialità per quanto riguarda le strutture militari italiane, ad eccezione del caso che riguarda la base di Brindisi.

Vi è, tra le altre, un'interrogazione che richiama l'attenzione sul presunto intensificarsi delle attività nella base di Aviano anche in connessione con la crisi nell'Iraq. A questo proposito voglio dire che l'attività di volo della base di Aviano è diminuita nell'ultimo anno in conseguenza di iniziative nazionali assunte dall'autorità di Governo e dall'Aeronautica militare italiana volte ad attenuare l'impatto di questo tipo di voli sull'ambiente e sulla popolazione civile. La stessa direttiva del 21 aprile 1997 si collocava in questa prospettiva (anche tenendo conto del fatto che la situazione in Bosnia è mutata in questi anni): cercare di diminuire il numero di voli e l'intensità di questo tipo di attività di addestramento. Quindi l'attività di volo nella base di Aviano nell'ultimo anno è diminuita, e non c'è stata alcuna intensificazione.

Per quanto riguarda il personale dell'Ispettorato per la sicurezza del volo, nella commissione d'inchiesta nominata dall'Aeronautica militare non c'era nessun componente che dipendesse da tale Ispettorato. Quindi il timore che vi potesse essere una sovrapposizione o un inquinamento delle prove non ha fondamento perchè nessun dipendente dell'Ispettorato per la sicurezza del volo faceva parte della commissione che ha condotto l'indagine tecnica.

Infine, a chi ha avanzato la richiesta di una revisione dell'accordo SOFA-NATO, in particolare della Convenzione di Londra del 1951, occorre dire che tale revisione non è in questo momento all'ordine del giorno. Essa è difficilmente praticabile perchè implicherebbe un riesame complessivo da parte di tutti i paesi interessati. Questo è un problema che potrà porsi nell'ambito dello sviluppo e dell'adattamento della NATO; ripeto che tale questione in questo momento non è all'ordine del giorno. I presupposti comuni dell'accordo e l'assunzione di una responsabilità comune da parte di tutti gli Stati che lo hanno firmato nascono da una fiducia reciproca, ed anche la norma che prevede la priorità nell'esercizio della giurisdizione da parte del paese d'origine, della quale noi stessi ci siamo avvalsi, presuppone questa fiducia reciproca.

Naturalmente possiamo considerare storicamente determinato anche questo accordo, che nasce negli anni '50, e quindi possiamo pensare che vi sia in futuro una sua revisione: ma è certo che qualsiasi revisione non potrà muovere che dalla riconferma di questa reciproca fiducia dei paesi amici che stringono un'alleanza, altrimenti questa non avrebbe ragione di essere.

ANDREOLLI. Signor Presidente, prendo atto delle dichiarazioni, molto ampie ed esaurienti, del Governo. Del resto, quando abbiamo presentato l'interrogazione eravamo ancora al «calor bianco» degli avvenimenti; oggi una riflessione più ampia consente di avere un quadro più oggettivo della situazione.

Credo che il Governo si sia comportato correttamente; in questa vicenda ha dato misura di equilibrio e anche di fermezza. I fatti sono chiari e non equivoci. Abbiamo preso atto delle interrogazioni presentate

sull'avvenimento e prendiamo atto che anche il Governo americano ha riconosciuto quello che è accaduto. Da questi avvenimenti sono scaturite decisioni importanti del Governo e un disegno di legge, che sta a significare che le norme vigenti sono ritenute insufficienti.

Mi pongo solo la domanda se esistono strumenti adeguati per verificare il rispetto delle norme (perchè l'Italia è piena di norme, ma sappiamo tutti benissimo quanto siano efficaci). Pertanto chiedo al Governo se esistono strumenti anche tecnici adeguati affinché i limiti fissati vengano rispettati e vengano previste sanzioni adeguate per chi non li rispetta.

In sostanza, devo dire che mi dichiaro soddisfatto in merito alla risposta che ha dato il sottosegretario Brutti.

BRUTTI, *sottosegretario di Stato per la difesa*. Intervengo per ricordare che l'effettiva rotta seguita dal velivolo è in corso di ricostruzione da parte della procura della Repubblica di Trento. È stata determinata dalle commissioni d'inchiesta, ma è oggetto di un accertamento che deve ancora compiersi.

I dati che emergono dalle registrazioni *radar* del controllo del traffico sono sempre e necessariamente sporadici e incompleti per motivi insuperabili; non siamo, cioè, in grado di seguire questi voli in tutto l'itinerario e in tutti i momenti a causa della formazione orografica del terreno. Del resto, gli enti di controllo del traffico non possono monitorare istante per istante questo tipo di voli. L'unico modo per operare un controllo istante per istante sarebbe quello (qualche volta si fa per i voli addestrativi) di far seguire da dietro l'aereo da un altro velivolo che ne verifica la tenuta del volo.

Pertanto, la funzione di monitoraggio non può spingerci fino al punto tale da renderci sicuri momento per momento dell'itinerario del volo. Dobbiamo fissare regole tassative in modo che sia chiara l'esigenza di avere regole severe, e poi dobbiamo porre in essere un'opera di sensibilizzazione dei piloti. Del resto, questo corrisponde anche ad una esigenza di sicurezza dei piloti stessi, oltre che a quella delle aree entro cui si svolgono i voli.

MANCA. Debbo iniziare il mio intervento ringraziando il sottosegretario Brutti, poichè rispondere a tutte le interrogazioni non era un compito facile dal momento che l'argomento in esame è in effetti ostico in quanto molto tecnico e con implicazioni molto articolate. Per quanto attiene alla mia interrogazione debbo ritenermi parzialmente soddisfatto per la risposta che il Sottosegretario ha dato, e devo fare anche delle osservazioni.

Il Sottosegretario ha cercato di circoscrivere molto nella sua risposta l'episodio americano ed ha lasciato poco spazio ad un aspetto evidenziato dalla mia interrogazione, che avevo ricavato facendo la sintesi dello stato d'animo degli italiani, i quali, al di là dell'episodio americano, avevano fatto una osservazione: l'Aeronautica militare per la sicurezza dei suoi voli che cosa ha fatto nel passato, cosa fa nel presente e cosa farà nel futuro?

Si è accennato a qualcosa, ma mi permetto – conoscendo l'ambiente e gli sforzi compiuti dall'Aeronautica negli ultimi 20 anni – di dire che mi sarei aspettato una sottolineatura più puntuale dello sforzo compiuto da questa Forza armata per «esaltare», per così dire, la sicurezza del volo, con cui si cerca proprio di salvare la vita dei piloti e soprattutto quella dei cittadini. Il Sottosegretario ha detto poco a tale proposito, pur avendogliene io offerto la possibilità attraverso l'interrogazione presentata, dal momento che in essa vi sono due punti che toccano questo aspetto.

Dopo questa argomentazione, che giustifica la mia parziale soddisfazione, debbo dire al Sottosegretario che ha soltanto sfiorato le risposte che mi attendevo in merito ad alcune domande poste; mi riferisco in particolare a quella parte che voleva una risposta più decisa in merito alla differenza delle regole dell'Aeronautica militare per i voli stranieri stanziali e per quelli non stanziali.

BRUTTI, *sottosegretario di Stato per la difesa*. Adesso non vi è più differenza.

MANCA. Parlavo di quando è avvenuto il fatto, dal quale si possono dedurre delle considerazioni interessanti su eventuali responsabilità e prendere misure preventive per il futuro.

Devo dire inoltre che il Sottosegretario non ha risposto alla domanda relativa al fatto se il pilota volava a vista o meno, anche se io so che volava a vista e non poteva essere altrimenti. In particolare, ha risposto indirettamente alla domanda se vi siano o meno responsabilità degli organi preposti al traffico aereo, e questo è molto importante dal momento che io conosco tecnicamente ciò di cui si parla ma cerco di interpretare gli interrogativi dell'opinione pubblica, la quale si chiede se i controlli del traffico aereo siano stati interessati nell'operazione e se vi siano o meno responsabilità.

BRUTTI, *sottosegretario di Stato per la difesa*. Non ci risulta altra responsabilità oltre quelle indicate.

MANCA. Signor Sottosegretario, sarebbe stato bene che alla mia domanda specifica avesse risposto non tanto per soddisfare la mia curiosità, ma per soddisfare l'istanza dell'opinione pubblica, perchè ritengo che ciò sia molto importante.

Dopo aver detto questo, debbo fare un ulteriore rilievo. Lei, signor Sottosegretario, ha fatto riferimento ad una considerazione della commissione d'inchiesta americana secondo la quale le responsabilità del pilota – le hanno ammesse – prescindono dal fatto che siano state usate delle precauzioni: e su questo non sono d'accordo. Infatti, se il pilota fosse stato controllato dal suo comandante per rilevare se nelle sue carte geografiche erano presenti le ultime novità orografiche, non solo, ma se gli fosse stato ricordato il particolare che in questo paese esistono norme più restrittive di quelle degli altri paesi (questa è la verità), può darsi che non si sarebbe fatto coinvolgere in un volo di tal genere.

Per una questione di precisione, devo dire poi che si parla sempre di responsabilità dell'equipaggio e cioè di quattro persone, quando chi è del mestiere sa che la responsabilità è di una sola persona, cioè del comandante del velivolo che è il pilota. Oltretutto, da quanto mi risulta, gli altri tre componenti dell'equipaggio erano operatori di sistemi e non piloti. Ritengo questo importante dal momento che, a mio avviso, le altre tre persone non c'entrano con quanto accaduto.

Devo dire infine che mi ritengo molto soddisfatto per tutte le misure che sono state prese per il futuro, compresa quella riguardante la disciplina per le quote minime, anche se sono preoccupato per l'addestramento a bassa quota. Il Sottosegretario ha fatto bene a ricordare che un pilota moderno non può fare a meno di addestrarsi a bassa quota, ma dove deve farlo? Non solo a mare, ma anche su terra. Si potrebbero prendere, per esempio, degli accordi con gli Stati stranieri e fare delle campagne di addestramento in zone desertiche.

PERUZZOTTI. Signor Presidente, a differenza del senatore Manca mi dichiaro non soddisfatto per il passato, per il presente e per il futuro, perchè mi aspettavo proprio quelle risposte (lo hanno detto anche altri colleghi) che vuole l'opinione pubblica.

Il sottosegretario Brutti sa benissimo quale stima nutriamo nei suoi confronti, e lo abbiamo dimostrato anche in relazione ad altre interrogazioni presentate; tuttavia questa volta mi sembra di poter dire sinceramente che nella risposta data vi sia una sorta di reticenza. Non ritengo tale reticenza imputabile alla sua persona: sono fermamente convinto che qualcuno gli ha fornito queste notizie da leggere davanti alla Commissione. Non imputo pertanto a lei, signor Sottosegretario, questa reticenza, che però mi riservo di valutare attentamente nelle sedi opportune perchè ci sono 20 morti che chiedono giustizia e c'è un episodio inqualificabile avvenuto nel territorio italiano, che è diventato territorio di conquista: qualsiasi paese straniero si sente autorizzato a venire sul territorio italiano a fare i propri comodi.

Non sono poi d'accordo con il Sottosegretario quando dice che la procura della Repubblica competente non aveva gli estremi per arrestare i piloti: si arrestano anche le persone che causano gli incidenti stradali, non capisco perchè dei piloti che fanno cadere una funivia volando ben al di sotto della quota minima consentita di 600 metri – perchè l'impatto, come lei ha detto, è avvenuto a 113 metri dal suolo – e che uccidono 20 persone non possano essere arrestati. C'erano tutti gli estremi per farlo. Non entro nel merito della valutazione fatta al momento dal magistrato, ma evidentemente in quel momento deve aver avuto le sue buone ragioni per non eseguire gli arresti, come avrebbe dovuto e come forse l'opinione pubblica avrebbe anche voluto. Quindi, sono stati usati due pesi e due misure nella valutazione dei fatti.

Vi è stata dunque una sorta di reticenza nella risposta del Governo; non me ne voglia il Sottosegretario, so perfettamente, come ripeto, che non dipende da lui. Però ci riteniamo ampiamente insoddisfatti della sua risposta.

GUBERT. Signor Presidente, seppur per alcuni aspetti la risposta del Sottosegretario è stata esauriente, nel complesso non posso dirmi soddisfatto perchè gli aspetti più rilevanti che hanno causato l'incidente non sono stati approfonditi: si è focalizzata l'attenzione sulla vicenda prossima, sulle cause di quanto è successo, senza ricordare che nella zona da molto tempo si ripetevano questi voli radenti. Chi ne era responsabile? Ho assistito più volte a questi voli radenti, ho anche sentito piloti italiani affermare che si divertono a passare sotto le arcate di un ponte che c'è nella zona: l'esercizio di azioni aeree rischiose su aree molto abitate è quindi assodato da moltissime testimonianze. Ci sono state delle richieste in merito al Ministro della difesa da parte del presidente della provincia di Trento, sulla base di un impegno del Consiglio provinciale, alle quali non si è data alcuna risposta, ci sono state denunce ed interrogazioni presentate da un parlamentare della regione cui non si è data risposta. Non sono state cioè approfondite le responsabilità nell'uso di volare a bassa quota nella zona, e credo che siano responsabilità ben maggiori di quelle qui evocate dal Sottosegretario.

Si afferma che non si possono controllare i voli; ma, signor Sottosegretario, si riesce a conoscere in quelle valli la posizione di un telefono cellulare, è possibile che con strumenti analoghi a quelli usati per il controllo telefonico non si riesca a controllare il volo di un aereo? È inutile fare le norme se poi non ci dotiamo di strumenti idonei per farle rispettare.

Mi ritengo poi largamente insoddisfatto perchè il Sottosegretario non ha fatto alcun riferimento ai danni arrecati. Egli ha citato una provvisoria per le vittime, però l'economia della valle è stata largamente penalizzata e non si è detto cosa si è fatto per risarcire questo danno. Io credo che se un'area patisce un danno per effetto del dovere di contribuire allo svolgimento di esercitazioni militari delle Forze alleate o italiane, in qualche misura vada previsto qualche tipo di ristoro.

Non sono poi soddisfatto della risposta all'interrogazione 3-01584 in ordine alla quale si è negato il presupposto dell'intensificazione dei voli. Anche questo dato andrebbe accuratamente documentato. Non dispongo di elementi per poter dire se nel corso dell'ultimo anno i voli siano diminuiti, ma comunque nei giorni immediatamente precedenti l'incidente si è verificata una intensificazione. È inutile quindi che lei dica, signor Sottosegretario, che negli anni i voli sono diminuiti se 5-10 giorni prima dell'evento sono aumentati: o lei mi dà una risposta con riferimento agli ultimi giorni oppure devo dichiararmi insoddisfatto anche per tale aspetto.

Sono inoltre insoddisfatto perchè lei non ha evocato alcun divieto di sorvolo a bassa quota nell'ambiente alpino, dove c'è un alto livello di tutela della qualità ambientale: non si può fare alcun volo per altri scopi e invece si dà libero corso ai voli militari di addestramento! Io credo che le esercitazioni militari debbano essere svolte; ma laddove esistono beni rilevanti da tutelare, come nell'ambiente alpino, tali esercitazioni devono essere vietate, cioè ci devono essere delle zone non sorvolabili a bassa quota. Su questo non si è detto nulla, e io mi aspetto che il Governo provveda, così

come aveva promesso il ministro Andreatta alla Camera all'indomani del verificarsi dell'evento.

BRUTTI, *sottosegretario di Stato per la difesa*. C'è un limite tassativo di 600 metri su tutto l'arco alpino: in particolare, nell'area di Bolzano questo limite si trova a 4.300 metri; la Val di Fiemme è del tutto esclusa. Questi sono i dati.

RUSSO SPENA. Signor Presidente, non posso dirmi soddisfatto della risposta del Sottosegretario per almeno tre ordini di ragioni.

In primo luogo, c'è un aspetto in ordine al quale il Governo non ha risposto. Nel caso della tragedia del Cermis sarebbe bastato – ed è opinione di tutti gli esperti – che tutti gli organismi cui era pervenuta la proposta del piano di volo, nella quale erano previste quote di 500 o di 1.000 piedi, in contrasto quindi con le disposizioni vigenti che ordinavano di non scendere al di sotto di una certa quota, avessero negato l'autorizzazione al volo, ed il tragico incidente non si sarebbe verificato. Noi non sappiamo, nè ce lo ha detto il Sottosegretario, quali organi fossero a conoscenza del piano di volo, ma riteniamo che ne dovesse essere a conoscenza perlomeno il ROC di Martina Franca o la 5ª ATAF di Vicenza, oltre al comando della base di Aviano. Vi è quindi certamente una mancanza di controllo da parte di organi superiori. Ovviamente nel caso del Cermis esiste anche il problema del segreto che copre queste basi. Noi non conosciamo i singoli compiti che tali basi svolgono, nè i rapporti tra queste e i comandi italiani, sappiamo però che il segreto è stato posto anche su compiti e responsabilità del comandante italiano della base di Aviano.

BRUTTI, *sottosegretario di Stato per la difesa*. Non è affatto vero.

RUSSO SPENA. Non si può negare la prassi.

BRUTTI, *sottosegretario di Stato per la difesa*. Il *technical agreement* è stato fornito alla procura della Repubblica di Trento ad esclusivi scopi di giustizia.

RUSSO SPENA. Per tutto il complesso delle attività della parte italiana c'è il segreto di ufficio.

BRUTTI, *sottosegretario di Stato per la difesa*. Il *technical agreement* è stato consegnato al procuratore della Repubblica che ne ha tenuto conto per le indagini.

RUSSO SPENA. È lo stesso procuratore della Repubblica che vi ha chiaramente fatto riferimento.

BRUTTI, *sottosegretario di Stato per la difesa*. Lo ha chiesto e gli è stato dato.

RUSSO SPENA. A me non pare che le cose siano andate così, mi sembra che questo sia un punto fondamentale.

BRUTTI, *sottosegretario di Stato per la difesa*. Sarebbe bene informarsi.

RUSSO SPENA. Io appunto mi sono informato.

BRUTTI, *sottosegretario di Stato per la difesa*. Occorrerebbe anche conoscere l'attuale ordinamento militare, non quello vigente al momento in cui erano in servizio ufficiali che oggi forniscono le informazioni i quali sono in congedo da tempo. Oggi le cose stanno diversamente.

RUSSO SPENA. Però l'incidente è avvenuto. E il segreto è stato apposto.

Il secondo punto, lo abbiamo detto più volte, è che noi non riteniamo condivisibili i risultati dell'inchiesta statunitense sulla strage del Cermis. Il problema non è appurare se il Prowler volava al di sotto di ogni limite di sicurezza, ma accertare le responsabilità dei comandi militari e politici, di chi insomma ha tollerato e consentito che intere regioni diventassero palestre di addestramento per acrobazie di morte, molto spesso attuate nelle condizioni che, anche sulla stampa, con dichiarazioni degli stessi piloti statunitensi, è stato dato vedere.

In terzo luogo, noi riteniamo che l'iniziativa politica alla quale il Governo ha fatto riferimento (ricordo le parole del Presidente del Consiglio dei ministri e quelle del ministro Andreatta in merito alla giurisdizione) sia stata contraddetta. Peraltro, credo che a livello europeo – per il dibattito che vi è in altri paesi europei e anche perchè tra le vittime ci sono cittadini europei – avremmo potuto trovare consenso e avremmo potuto avere la possibilità di mettere mano seriamente, con una denuncia di tipo diplomatico, a quella Convenzione di Londra del 1951 sullo *status* delle forze armate della NATO che fa parte di un periodo di «guerra fredda» che non esiste più oggi e che è assolutamente obsoleta. Ritengo che in questo caso il Governo italiano non possa far finta di non aver ricevuto un secco no dall'alleato statunitense alla sua richiesta di un ulteriore approfondimento.

BRUTTI, *sottosegretario di Stato per la difesa*. Lo abbiamo chiesto noi alla Germania due anni fa.

RUSSO SPENA. Mi riferisco al caso attuale e, proprio perchè è accaduto anche due anni fa, ritengo che il Governo italiano debba riconoscere su questo punto una sconfitta e debba proporre una iniziativa, senza giustificazioni come mi sembra stia avvenendo, denunciando in termini diplomatici la Convenzione di Londra.

A mio giudizio, sui problemi del segreto, dell'ordinamento complessivo delle basi NATO, della Convenzione NATO, dei rapporti statunitensi con i comandi italiani e della Convenzione di Londra – sulla

quale non a caso abbiamo presentato un disegno di legge, che domani sarà discusso in sede di Commissioni congiunte affari esteri e difesa – può esservi proprio la risposta all'ansia di giustizia rilevata in questi giorni e che è stata espressa dal comitato dei familiari delle vittime della strage.

Ritengo che il Governo italiano faccia male a non tener conto (credo per un vecchio riflesso) nei rapporti internazionali del bisogno di trasparenza e di nuovi ordinamenti che emerge dai familiari delle vittime e dall'opinione pubblica in massimo grado. Questa è un'occasione perduta; si poteva partire dalla tragedia del Cermis per assumere una serie di impegni e di iniziative politiche più serie, obiettivo che finora – mi auguro che da domani le cose cambino – il Governo non ha saputo portare avanti.

TAROLLI. Vorrei esprimere al Sottosegretario una duplice valutazione. Innanzitutto devo dire che la sua relazione è stata articolata – non lo possiamo negare – e quindi da questo punto di vista riconosco lo sforzo compiuto. Esprimo poi la mia soddisfazione per la scelta del Governo di aver innalzato nella mia terra – la zona di Bolzano compresa la Val di Fiemme e la zona di Trento – l'altezza minima prevista per i voli, perchè in questo modo si è data risposta alla richiesta di quelle zone che considerano le esercitazioni come disturbo; ciò vale anche per coloro che partono da Roma o da altre città per andare in quelle zone e soggiornarvi dieci giorni al fine di ritemperare le proprie energie fisiche e morali.

Tuttavia, debbo sottolineare la mia insoddisfazione in merito al fatto che il Sottosegretario non ha ritenuto necessario accennare alle ripetute segnalazioni e lamentele presentate dalle popolazioni interessate presso gli uffici del Ministero, che non le ha ritenute meritevoli di approfondimento. È questo un atto di inadempienza, signor Sottosegretario, compiuto dai suoi subordinati e dai suoi uffici, che ha provocato la tragedia della quale oggi siamo solo spettatori; probabilmente, se la situazione fosse stata tempestivamente analizzata, avremmo potuto predisporre dei rimedi.

Un altro aspetto per il quale mi ritengo insoddisfatto è quello relativo ai trattati internazionali e alle leggi nazionali da lei citate, che prevedono l'indennizzo per le persone colpite dall'incidente. Lei non si è soffermato – almeno non l'ho rilevato – sui danni che la comunità ha registrato, che hanno costituito un argomento specifico anche nella famosa audizione con il Ministro presso la Commissione difesa alla Camera dei deputati. Faccio presente che sul versante dell'economia della zona questa tragedia ha comportato e comporterà un *gap* di notevole gravità dal punto di vista della sua promozione e da quello della competizione rispetto agli altri mercati turistici. Occorre ricordare che la zona è stata colpita anche 20 anni fa da un'altra tragedia; pertanto avrei voluto a tale proposito una maggiore attenzione.

BRUTTI, *sottosegretario di Stato per la difesa*. Se mi consente, senatore, vorrei aggiungere una considerazione.

Occorre fare una distinzione. È evidente che nel risarcimento sono compresi i danni alle cose oltre a quelli alle persone, e quindi uno specifico risarcimento per l'impianto strutturale. Esiste però un altro tipo di intervento che richiede una decisione politica e che in generale è volto ad andare incontro alle richieste delle popolazioni, degli enti locali, e così via. A tale proposito è in corso un colloquio ed un confronto tra il Governo e i rappresentanti delle comunità locali, ma non posso dire altro nè posso assumere un impegno dal momento che è un tema ancora oggetto di studio. Ribadisco che il risarcimento per i danni alle cose rientra nella procedura normale relativa al risarcimento stesso.

TAROLLI. Capisco e apprezzo la sua franchezza; tuttavia le ricordo che in sede di audizione con il Ministro alla Camera dei deputati vi fu su questo punto una discussione abbastanza approfondita e in quella occasione il Ministro stesso assunse un impegno che oggi non rileviamo nelle sue dichiarazioni; le sue sono dichiarazioni edulcorate che evidenziano delle disponibilità, ma niente di più concreto.

BRUTTI, *sottosegretario di Stato per la difesa*. Senatore Tarolli, non sono in grado di assumere un impegno preciso.

TAROLLI. Vi è un'altra questione in merito alla quale mi aspetto qualcosa di più concreto. Poichè il Ministero ha posto in essere una nuova regolamentazione per i voli di addestramento, avrei gradito una regolamentazione anche per l'addestramento delle truppe presenti in Italia, che non sono soltanto quelle dell'Aeronautica italiana ma anche quelle di paesi ospiti nel nostro territorio.

Non so se il tutto sia causato dal fatto di essere paese di confine con la Jugoslavia o poco distante dai Balcani, dal Medio Oriente, e quindi di avere nel territorio la sede di addestramento di forze NATO e americane. Sarebbe più logico che ogni Stato si premurasse di addestrare i suoi piloti sul proprio territorio, per evitare in Italia quell'ingolfamento di addestramento (il nostro, ripeto, è un paese di frontiera) che rende più grave una situazione già di per sè difficile per lo stesso addestramento dei nostri militari.

Da una parte, dunque, devo dare atto al Sottosegretario di avere espresso valutazioni con puntualità e in modo completo. Tuttavia, poichè in seguito all'audizione svolta alla Camera dei deputati sapevamo che era difficile immaginare una rinuncia degli Stati Uniti al potere di giudizio sui propri piloti, avevamo chiesto in subordine una giurisdizione congiunta: questa strada non è stata praticata, anche se avrebbe portato maggiori elementi di concretezza. Comunque, devo sottolineare con soddisfazione che, rispetto a tante vicende che hanno visto gli organi ministeriali e giudiziari italiani additati per inadempienze, lungaggini ed inconcludenza delle indagini, in questa vicenda ci troviamo oggi, dopo un tempo ragionevole, in presenza di un dato che per altre vicende, dopo tanti anni, non abbiamo ancora avuto modo di conoscere.

FORCIERI. Signor Presidente, voglio ringraziare il sottosegretario Brutti per la risposta sicuramente esauriente che ha fornito, in ordine al-

la quale rilevo però una diversa impostazione rispetto a quella che era la mia richiesta. Infatti, nella interrogazione di cui sono primo firmatario avanzavamo l'esigenza che il Governo italiano facesse tutto quanto era nelle sue possibilità per ottenere che l'esercizio della giurisdizione avvenisse nel nostro paese, proprio per rispondere a quel forte bisogno di giustizia che la tragedia, per il modo in cui si era verificata, per i fatti che hanno ricordato anche i colleghi, nonchè per un iniziale atteggiamento non positivo da parte dei dirigenti militari degli Stati Uniti d'America, aveva generato. Avevo avuto l'impressione da alcune dichiarazioni del Presidente del Consiglio, nei momenti più prossimi alla tragedia, che il Governo si sarebbe mosso in questa direzione; oggi invece apprendiamo che il Governo di fatto non ha esercitato alcuna iniziativa politico-diplomatica per giungere a questo obiettivo, e di ciò sinceramente non mi sento soddisfatto.

Più volte è stata citata la Convenzione di Londra, sia dal Sottosegretario che dagli altri intervenuti; ebbene, nel lungo e complesso articolo 7 di questa Convenzione è prevista la possibilità non solo che il paese ospitante possa richiedere l'esercizio della giurisdizione, ma anche che l'atteggiamento del paese ospite sia benevolo di fronte a questa richiesta. Credo che la norma non possa essere interpretata in modo erroneo: «sia benevolo» vuol dire che le autorità del paese ospite prenderanno in benevolo esame le richieste di esercizio della giurisdizione da parte delle autorità del paese ospitante quando queste ultime annettano particolare importanza alle stesse.

BRUTTI, *sottosegretario di Stato per la difesa*. Ma noi lo abbiamo detto che annettevamo particolare importanza a tali richieste.

FORCERI. C'è allora una contraddizione. Avevo colto nelle parole del Sottosegretario una sorta di appagamento per l'esercizio della giurisdizione da parte degli Stati Uniti, con il rilievo che tutto sommato si trattava di un paese con strutture e norme giudiziarie assolutamente certe e condivisibili, simili alle nostre.

BRUTTI, *sottosegretario di Stato per la difesa*. In linea di diritto non si può che dire questo. Noi abbiamo sottolineato l'opportunità che gli Stati Uniti rinunciassero perchè abbiamo avanzato una richiesta in questo senso, e qui c'è stata una presa di posizione del Governo italiano; gli Stati Uniti però erano legittimati a non rinunciare, e non hanno rinunciato. A questo punto la valutazione in linea di principio non può essere che quella che abbiamo formulato.

FORCIERI. Forse dovevano essere messe in moto e attuate iniziative politico-diplomatiche più incisive affinché gli Stati Uniti si accorgessero che la nostra richiesta di una loro rinuncia alla giurisdizione era forte e che ad essa noi annettevamo grandissima importanza.

Ma se sono vere le conclusioni della commissione d'inchiesta statunitense (come sicuramente lo sono, ed è anche apprezzabile il fatto che abbia concluso il proprio lavoro in tempi così rapidi), cioè che pra-

ticamente si era al di fuori di qualsiasi norma dei piani di volo, sicuramente di quelle italiane ma anche di quelle statunitensi, possiamo ancora pensare tranquillamente che quei piloti e quel velivolo stessero svolgendo una mansione ufficiale? Infatti è soltanto in questo caso che scatta il meccanismo del diritto all'esercizio della giurisdizione da parte del paese terzo. Se questo aereo avesse svolto, ad esempio, un'azione acrobatica di divertimento, avremmo potuto considerarla come missione ufficiale, o non avremmo piuttosto potuto considerare quella fattispecie al di fuori di quanto previsto dalla Convenzione di Londra? La Convenzione stabilisce infatti che in tutti gli altri casi la giurisdizione spetta al paese ospitante.

Io stimo ed apprezzo l'operato del Sottosegretario ed anche quello del Governo, però in questo caso credo che avremmo potuto dare un segnale più forte di autonomia. Considero molto positivamente il nostro ritrovato senso di autorevolezza e dignità nazionale, che cerchiamo di affermare in Europa con gli sforzi che abbiamo compiuto e stiamo compiendo per la moneta unica; ma proprio per tale ragione penso che nel caso in esame si sarebbe potuto fare probabilmente qualcosa di più. Ciò considerato, mi dichiaro parzialmente soddisfatto.

PRESIDENTE. Stante l'assenza dei senatori Besso Cordero e Iuliano e del senatore Semenzato, presentatori rispettivamente delle interrogazioni 3-01574 e 3-01703, si intende che non vogliono replicare al rappresentante del Governo.

Lo svolgimento delle interrogazioni è così esaurito.

I lavori terminano alle ore 16,30.

SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

Il Consigliere parlamentare dell'Ufficio centrale e dei resoconti stenografici

DOTT. LUIGI CIAURRO

