

INTRODUZIONE

Istituzione della Commissione, metodo di lavoro seguito e struttura della Relazione.

Il giorno 3 febbraio 1998, alle ore 14,13 Z (ore 15,13 locali) un aereo statunitense EA-6B Prowler, appartenente al Corpo dei Marines, rischierato ad Aviano per l'operazione « *Deliberate Guard* » in Bosnia ed assegnato alla squadriglia VMAQ-2, nell'ambito della missione « EASY 01 », ha urtato contro i cavi della funivia del Cermis, provocando la caduta di una delle cabine e la morte delle 20 persone trasportate. La profonda impressione suscitata dalla grave tragedia ha avuto un'inevitabile eco in Parlamento, determinando, oltre ad un'intensa attività di sindacato ispettivo, la successiva presentazione alla Camera di svariate proposte di istituzione di una Commissione bicamerale d'inchiesta che indagasse sull'accaduto. (1)

La valutazione della notevole complessità procedurale ed organizzativa che caratterizza l'istituzione di una Commissione bicamerale, oltre al rilevante dispendio di tempo che tale scelta avrebbe comportato, ha spinto a prospettare come soluzione alternativa l'istituzione di una Commissione monocamerale d'inchiesta, avente il medesimo oggetto (2).

Tale seconda opzione ha ricevuto l'avvallo della Camera dei Deputati che, il 19 ottobre 1999, ha approvato la Deliberazione recante « *Istituzione di una Commissione parlamentare di inchiesta sulle responsabilità relative alla tragedia del Cermis* », con il compito di: fare piena luce sugli avvenimenti, sulle cause e sulle responsabilità ad ogni livello; accertare l'adeguatezza delle norme che disciplinano i voli di addestramento militare in Italia; verificare le procedure ed i sistemi di controllo di tali attività di volo (articolo 1 della deliberazione istitutiva).

La presente relazione è il frutto della complessa attività istruttoria svolta dalla Commissione e si articola in sei parti. La prima parte descrive l'evento che ha determinato la tragedia ed espone sinteticamente le reazioni delle diverse istituzioni italiane, con particolare attenzione all'attività di sindacato ispettivo svolta dalla Camera dei Deputati. La parte seconda espone per grandi linee l'attività svolta

(1) Precisamente: il 21 luglio 1998, la proposta di legge n.5146, dei Deputati Mantovani, Nardini, Pisapia, Valpiana; il 5 marzo 1999, la proposta di legge n.5785, dei Deputati Paissan, Boato, Crema, Leccese, Galletti, Detomas; l'11 marzo 1999, la proposta di legge n.5803, dei Deputati Mussi, Ruffino, Spini, Schmid, Olivieri, Basso, Camoirano, Caruano, Chiavacci, Gatto, Migliavacca, Malagnino, Ruzzante, Settimi, Gaetano Veneto, Carboni, Di Bisceglie e, infine, il 23 marzo 1999, la proposta di legge n.5844, dai Deputati Romano Carratelli, Molinari, Angelici, Detomas. Al Senato, l'11 marzo 1999, è stato presentato in tal senso il disegno di legge n. 3882, d'iniziativa dei Senatori Russo Spena, Cò e Crippa.

(2) Sono state perciò presentate le seguenti proposte: il 22 marzo 1999, il Doc. XXII n. 50, dei Deputati Paissan, Boato, Leccese, Galletti, Crema; il 23 marzo 1999, il Doc. XXII n. 51, dei Deputati Olivieri, Carboni e Schmid; il 7 aprile 1999, il Doc. XXII n. 52, dei Deputati Romano Carratelli, Albanese, Molinari, Angelici e, infine, sempre il 7 aprile 1999, il Doc. XXII n. 53, dei Deputati Fontan e Gnaga.

dalla Commissione, dando il quadro delle audizioni e delle missioni, e anticipando le principali questioni affrontate. Tale articolazione è il frutto di una esplicita scelta della nostra Commissione che intende in tal modo offrire una panoramica sintetica dei fatti e delle problematiche connesse, consentendo l'immediato esame e la corretta comprensione delle conclusioni e proposte, contenute nella parte sesta. Il lettore più attento potrà invece proseguire la lettura delle parti terza, quarta e quinta che esaminano in dettaglio i differenti profili emersi nel corso dell'indagine. Più in particolare: la parte terza offre un'analisi dei procedimenti amministrativi e giudiziari svolti in seguito alla sciagura; la quarta tenta di ricostruire i profili di responsabilità connessi al verificarsi della tragedia; la parte quinta, infine, esamina i principali problemi generali emersi dalla vicenda del Cermis, relativi, in particolare, alla normativa internazionale, alla disciplina dei voli ed al fenomeno dei voli a bassa quota. Nella parte sesta, come si è già accennato, sono esposte le conclusioni a cui è pervenuta la Commissione e le proposte che questa ritiene di formulare all'Assemblea.

Per rendere più agevole la lettura della relazione, si è predisposta un'appendice contenente: l'elenco degli atti normativi relativi alla NATO ed alla presenza dei militari appartenenti all'alleanza nelle basi italiane, nonché quelli relativi alla disciplina dell'attività di volo; la cronologia degli eventi; un glossario delle sigle utilizzate nel corso della relazione.

Il relatore, anche a nome della Commissione, desidera ringraziare tutti i consulenti per la loro insostituibile collaborazione nello studio dei problemi posti dall'indagine, che elenca di seguito in ordine alfabetico: il dott. Vincenzo Autera, consigliere della Corte d'Appello di Potenza; il gen. Luciano Battisti, generale di Squadra Aerea in ausiliaria; il prof. Sergio M. Carbone, professore ordinario di Diritto Internazionale presso la Facoltà di Giurisprudenza dell'Università di Genova; la dott.ssa Silvia Daloiso Lupo, magistrato di sorveglianza presso il Tribunale di sorveglianza di Bari; il dott. Giovanni Kessler, sostituto procuratore della Repubblica presso il Tribunale di Bolzano; la dott.ssa Francesca Longo, giornalista; il dott. Antonio Manna, consigliere della Corte d'Appello di Potenza; il prof. Giuseppe Nesi, professore associato di Diritto Internazionale e Diritto della Comunità europea presso la Facoltà di Giurisprudenza dell'Università di Trento; l'avv. Davide Romano, del foro di Bari; il gen. Antonio Rossetti, generale di Squadra Aerea in ausiliaria; l'avv. Francesco Paolo Sisto, del foro di Bari.

Esprime, altresì, il più vivo ringraziamento agli Uffici della Camera — ed in particolare ai consiglieri dott. Giacomo Lasorella, capo ufficio delle Commissioni d'inchiesta, vigilanza e controllo, e dott. Stefano Silveti, segretario della Commissione, ed alla dott.ssa Sabina Muscetta, documentarista, per il prezioso contributo fornito sia, in generale, allo svolgimento dei lavori, sia, in particolare, al relatore, ai fini della redazione del testo.

PARTE I
IL FATTO E LE REAZIONI DEGLI
ORGANI ISTITUZIONALI ITALIANI

1. L'EVENTO

1.1. Contesto operativo: Bosnia, Jugoslavia e ruolo operativo della NATO e dell'Italia.

Per consentire una più completa comprensione dei fatti che hanno determinato la tragedia del Cermis, è opportuno ricostruire sinteticamente il contesto nel quale si è svolto il volo incriminato. Considerata la situazione nell'ex Jugoslavia, nel dicembre '95 il Consiglio del Nord Atlantico ha autorizzato l'operazione *Joint Endeavour*, affidando ad una forza multinazionale di 60.000 uomini (IFOR-Implementation Force), diretta dalla NATO, il compito di assicurare l'attuazione degli aspetti militari degli accordi di pace di Dayton, che ufficialmente hanno segnato la fine della guerra (Parigi, 14 dicembre '95). Successivamente, nel dicembre '96 l'IFOR è stata sostituita da una forza di stabilizzazione (SFOR-Stabilization Force) composta da circa 30.000 unità. Dall'estate del '98 la stessa SFOR adotterà una strategia di transizione che porterà a una riduzione graduale e progressiva della struttura per permettere la realizzazione dei profili civili degli accordi, strategia fatta propria dall'Alleanza Atlantica nel dicembre dello stesso anno. Già dal gennaio '98, però, la tensione nell'area balcanica si è spostata, o meglio, si è accentuata nel Kosovo, fino ad indurre la NATO alla decisione di effettuare missioni aeree d'attacco su obiettivi pre-determinati della ex Jugoslavia a partire dal 24 marzo 1999.

Al riguardo, si ricorda più in dettaglio che l'operazione SFOR, denominata « *Deliberate Guard* (DG) », operazione di controllo e monitoraggio della situazione bosniaca nel dopo Dayton, è subentrata all'operazione IFOR « *Joint Endeavour* », che a sua volta aveva sostituito la « *Deny Flight* » (operazione aerea e militare nello spazio e sul territorio dell'ex Jugoslavia, precedente gli accordi di Dayton, che dal 12 aprile '93 al 20 dicembre '95 aveva accumulato complessivamente circa centomila missioni, tra voli operativi e addestrativi, svolti prevalentemente nei cieli della Bosnia). L'operazione « *Deliberate Guard* » avrebbe dovuto concludersi nel luglio '97, ma si decise di prolungarla di un altro anno, vista la precarietà della situazione bosniaca. In totale, come asserito dal Capo di Stato Maggiore della Difesa, gen. Arpino, le Forze aeree dell'Alleanza avevano effettuato circa duecentomila missioni. Per quel che riguarda la « *Deliberate Guard* », dal 22 agosto '97 al 3 febbraio '98, giorno dell'incidente, il Gruppo di volo VMAQ-2 aveva effettuato 254 sortite totali, di cui 164 in ambito operativo, 69 addestrative di squadriglia e 21 voli funzionali di controllo.

La tragedia del Cermis si colloca in questo contesto: quando è avvenuto il fatto, la NATO stava trasformando una forza di *peace enforcing* in forza di *peace keeping* in Bosnia.

Per consentire alla NATO di svolgere con la richiesta efficacia le missioni aeree nei Balcani, l'Italia, considerata la sua collocazione geografica, aveva concesso la disponibilità dell'uso delle basi aeree esistenti sul territorio, con il relativo supporto tecnico-logistico, a tutti i reparti dei Paesi partecipanti. Nella base di Aviano, già sede del 31° FW dell'USAF (*Fighter Wing*, Stormo cacciabombardiere, dotato di velivoli F16), si erano rischierati, per periodi a rotazione, velivoli spagnoli, inglesi e anche statunitensi dell'*US Marine Corps*, con gruppi di aerei F18 e EA-6B *Prowler*. Le attività operative di questi ultimi, e quelle addestrative propedeutiche concernenti le missioni NATO sulla Bosnia, erano gestite, dal punto di vista dell'impiego dei mezzi assegnati e del loro controllo tattico, direttamente dal CAOC (*Combined Air Operation Center*) della V ATAF di Vicenza (*Allied Tactical Air Force*). Diversamente, le attività addestrative degli stessi gruppi, relative, però, ad altre esigenze (a carattere nazionale, quali eventuali voli funzionali o di prove tecniche, di riqualificazione/ riabilitazione degli equipaggi) venivano notificate alle autorità italiane tramite il comando del 31° FW, che provvedeva all'elaborazione del piano giornaliero dei voli (PVG) e ne curava l'inoltro alla competente agenzia, per l'autorizzazione.

1.2. Descrizione del volo del 3 febbraio 1998, impatto e conseguenze.

Il programma di volo del gruppo VMAQ-2 (*Marine Tactical Electronic Warfare Squadron 2*), del 3 febbraio 1998, predisposto il giorno precedente, prevedeva come secondo evento un volo addestrativo a bassissima quota, con nominativo di missione EASY 01, lungo il percorso denominato AV047 (piano di volo standard a bassa quota del 31° FW USAF di stanza ad Aviano, approvato dalle competenti autorità dell'Aeronautica Militare italiana) con un tempo di volo previsto di un'ora e trenta minuti. Tale volo addestrativo non era attribuibile alla NATO; si trattava, infatti, di una missione nazionale USA, come confermato dal gen. Clark, comandante in capo delle forze americane in Europa, nel respingere la richiesta italiana di rinunciare alla giurisdizione prioritaria.

Il programma di volo era autorizzato e firmato dal comandante del gruppo di volo, ten. col. R. Muegge, mentre la responsabilità della corretta condotta del volo veniva attribuita al pilota, come da manuale di standardizzazione delle procedure operative e addestrative dei reparti di volo degli US Marines (*NATOPS- Naval Air Training and Operating Procedures Standardization*).

L'equipaggio del volo EASY 01 era composto da: cap. Richard J. Ashby (con 482 ore di volo sull'EA-6B, 783,8 complessive, 7 sortite e 14,5 ore di volo nei trenta giorni precedenti), pilota e comandante del velivolo; cap. Joseph P. Schweitzer (998,9 ore di volo sull'EA-6B, complessive 1157,5, 8 sortite e 18,5 ore nel mese), navigatore e ufficiale numero uno alle contromisure elettroniche (ECMO1); cap. William L. Raney (201,5 ore di volo su EA-6B, complessive 368,2, 11 sortite e 21,9 ore nel mese), ECMO2; cap. Chandler P. Seagraves (355,1 ore di volo su EA-6B, complessive 523,5, 6 sortite e 10,7 ore nel mese), ECMO3.

Tutto l'equipaggio era giudicato idoneo al volo, anche se il cap. Schweizer aveva manifestato anni prima qualche problema fisico. Il cap. Seagraves, appena giunto in Italia per organizzare il rischieramento su Aviano del gruppo d'appartenenza (VMAQ-4), era stato inserito nel programma di volo in un secondo tempo, con l'autorizzazione del ten. col. Muegge, dopo aver ricevuto tutte le istruzioni previste e aver superato il test sulle procedure d'emergenza. Gli altri tre membri dell'equipaggio erano prossimi al rientro negli Stati Uniti. In particolare, per il cap. Ashby si trattava dell'ultimo volo sul velivolo EA-6B, in quanto al suo rientro in patria sarebbe stato trasferito ad un reparto dotato di velivoli F18. Inoltre il suo precedente volo addestrativo a bassa quota risaliva al 3 luglio '97.

Secondo il manuale NATOPS, il responsabile della missione doveva: preparare le carte di navigazione e i giornali di bordo; programmare il consumo di combustibile; controllare gli avvisi agli aeronaviganti (NOTAMs); prendere informazioni sulle condizioni meteorologiche; completare i piani di volo in base alle direttive vigenti, italiane e statunitensi; leggere le schede relative allo stato d'efficienza del velivolo. L'ufficiale ECMO1, addetto alle contromisure elettroniche, era responsabile della navigazione, dei sistemi di navigazione e delle comunicazioni, e assisteva il pilota nell'impiego degli armamenti. Allo stesso competeva, all'occorrenza, la ripianificazione di parti del piano di volo durante lo svolgimento della missione e il compito di assistere il pilota per la corretta condotta del volo a vista. Gli ufficiali ECMO2 ed ECMO3, oltre alle funzioni specifiche relative alle contromisure elettroniche, avevano la responsabilità di contribuire alla sicura condotta del volo a vista, con particolare attenzione alle virate. Tutti gli ufficiali ECMO avevano l'obbligo di restare sempre consapevoli dello stato del velivolo e dell'ambiente operativo e di intervenire sul pilota in caso di pericolo di collisione.

La pianificazione pre-volo era iniziata nel pomeriggio del 2 febbraio, sotto la responsabilità dell'ufficiale addetto al servizio operativo (ODO-*Operation Duty Officer*) cap. Recce. Quest'ultimo era tenuto al mantenimento e aggiornamento del programma di volo e all'abbinamento equipaggio-velivolo. A lui spettava anche l'accertamento e la valutazione dei rischi (ORM-*Operational Risk Management*). Si trattava di un programma sviluppato dal 2d MAW (*Second Marines Air Wing*, reparto sovraordinato al VMAQ) e, data l'assenza di un programma formale, il gruppo VMAQ-2 aveva elaborato di propria iniziativa un prontuario per la gestione del rischio.

Per la missione era stato assegnato il velivolo EA-6B, con numero di matricola BuNo 163045, definito « *safe for flight* », efficiente per il volo. Aveva volato 5,8 ore in due voli nel mese di febbraio '98, 28,7 ore per 14 voli in gennaio '98, e dall'atto del rischieramento su Aviano al 3 febbraio '98 aveva effettuato complessivamente 245 ore e 36 minuti di volo. Il velivolo il 3 febbraio '98 aveva già effettuato un volo dalle 9,30 alle 12,20 in area operativa (Bosnia). All'atterraggio il pilota aveva riscontrato una disfunzione in quanto il « *Cockpit G Meter* », misuratore di cabina delle accelerazioni di gravità, non aveva registrato i valori superiori e inferiori. Lo strumento era stato sostituito da uno nuovo, collaudato a terra e perfettamente funzionante. Tutte le ope-

razioni precedenti il rullaggio si erano svolte senza che l'equipaggio rilevasse inconvenienti o malfunzionamento delle apparecchiature di bordo.

La missione era stata inserita nel piano di volo giornaliero (PVG) del 31° FW del giorno 2 febbraio per il giorno successivo. Era stata approvata alle 21,57 dal COA/COM di Martina Franca con relativo ASMIX, che prevedeva l'esecuzione di un percorso a bassissima quota standard denominato AV047 BD con i punti di riporto indicati coi rispettivi valori di quota sul terreno (AGL), velocità e rotta: primo tratto Aviano- Ampezzo, 500 ft., 480 kts, 011° prua; secondo tratto Ampezzo-Brunico, 500 ft., 480 kts, 300° prua; terzo tratto Brunico-Ponte di Legno, 500 ft., 480 kts, 240° prua; quarto tratto Ponte di Legno- Casalmaggiore, 2.000 ft., 480 kts, 184° prua; quinto tratto Casalmaggiore- Lago di Garda, 2.000 ft., 480 kts, 025 prua; sesto tratto Lago di Garda- Riva del Garda, 2.000 ft, 480 kts, 015° prua; settimo tratto Riva del Garda-Marmolada, 2.000 ft, 480 kts, 051° prua; ottavo tratto Marmolada-Aviano, 2/3.000 ft, 350 kts, 128° prua.

Il decollo era stato previsto per le ore 13,30 di Greenwich, ed il rientro dopo circa 90 minuti di volo, con termine della parte di missione a BBQ prevista per le 14,20, con continuazione del volo per il rientro secondo le regole del volo strumentale, e atterraggio ad Aviano alle 15,00. Il percorso era inserito nella direttiva SOP ADD-8. Unica diversità rispetto al percorso standard originario, contenuto nella SOP ADD-8, era la prua riportata nella carta di navigazione a disposizione (ritrovata poi a bordo del velivolo) che, nel tratto Riva del Garda -Marmolada, risultava essere di 049° anziché di 051°.

Il giorno 3 febbraio 1998, nell'area interessata dal volo, le condizioni meteorologiche erano molto favorevoli per il volo a bassissima quota: visibilità 7 miglia statutarie (11 chilometri), scarsa nuvolosità a 22.000 ft, vento da 190° intensità 4 kts, temperatura 5°C. Va rilevato che in Val di Fiemme, in base all'ora di svolgimento e alla direzione del volo, l'equipaggio aveva il sole alle spalle.

Dopo il *briefing*, alle ore 13,12',30" del 3 febbraio, la torre di controllo di Aviano aveva autorizzato la messa in moto. Circa venti minuti dopo « EASY 01 » si era dichiarato pronto per il decollo. L'aereo era decollato alle 13,35',50", con un ritardo di circa sei minuti rispetto alla pianificazione. I contatti radio con Aviano erano cessati alle 13,37', con l'autorizzazione concessa alla missione « EASY 01 » di contattare l'Ente controllo del traffico di Padova. Data l'impossibilità materiale di tenere sotto controllo positivo radar i velivoli che volano a BBQ in aree montagnose, solo a seguito delle indagini e degli accertamenti effettuati, era stato possibile individuare tre fasi della rotta durante le quali sono state commesse delle palesi violazioni alle regolamentazioni relative al volo a BBQ. In sintesi: nella prima fase, da Aviano a Ponte di Legno, non era stata rispettata né la quota, né la velocità, né, talvolta, la prua; nella seconda tratta, il sorvolo della pianura Padana, come noto densamente popolata e con numerosissimi centri abitati, era stato effettuato a tratti a quote inferiori a quelle autorizzate e fino a cento metri d'altezza; la terza fase, tra l'imbocco della Val di Fiemme, dal lago di Stramentizzo, fino al Cermis, era durata non più di un minuto. L'aereo era entrato in Val di Fiemme ad una quota oscillante

tra i 260 e i 300 metri, per abbassarsi, poi, fino a circa 110 metri nel punto d'impatto, percorrendo lo spazio che mancava per raggiungere la funivia con punte di velocità intorno ai 540 nodi. Inoltre, nel tratto Riva del Garda- punto dell'incidente, lo scostamento dal percorso previsto dal piano di volo era stato di 8 miglia, chiaramente superiore alle tolleranze ammesse (5 miglia), in quanto il pilota ha seguito l'andamento delle vallate, anziché la rotta prevista al di sopra di esse.

Alle ore 14,13 del 3 febbraio '98, il velivolo aveva impattato e strappato le funi portante e traente zavorra della funivia del Cermis, presumibilmente in virata a sinistra, con una traiettoria verso il basso. La cabina in discesa si trovava a circa 300 metri dalla stazione d'arrivo. Il punto d'impatto era stato stimato a circa 40/50 metri di distanza dalla cabina, a valle della stessa. La cabina era precipitata al suolo, sbattendo prima sul crinale della montagna e, quindi, roteando e ricadendo capovolta.

Morirono gli italiani: Marcello Vanzo, di Cavalese (Trento), manovratore della cabina in discesa, 57 anni, Edeltrand Zanon, nata a Innsbruck, 56 anni, residente a Bressanone e Maria Steiner, 61 anni, di Bressanone; i polacchi: Ewa Strzelczyk, 38 anni, e il figlio Filip, 13 anni, di Gliwice; i belgi: Rosemarie Ian Paul Eyskens, 25 anni di Kalmthout, Sebastian Van den Heede, 27 anni di Brugge, Hadewich Anthonissen, 25 anni di Vechelderzande, Stefaan Vermander, 28 anni di Assebroek, Stefan Bekaert, 38 anni di Leuven; l'olandese Ada Jannetje Elena Groenleer, 21 anni di Apeldoorn; l'austriaco Anton Voglsang, 38 anni di Vienna; i tedeschi: Sonja Weinhofer, 24 anni, nata a Monaco e domiciliata a Vienna, Annelie Wessig, 41 anni, Harald Urban, 41 anni, Michael Poetschke 24 anni, Dieter Frank Blumenfeld, 47 anni, Egon Uwe Renkewitz, 47 anni, Marina Mandy Renkewitz, 24 anni, tutti residenti a Burgstadt e Juergen Wunderlich, 44 anni di Hartmannsdorf. Restò gravemente compromesso a livello psichico e impossibilitato a condurre una vita normale il manovratore della cabina in salita, Marino Costa, rimasto cinquanta minuti nel vuoto, prima dell'arrivo dei soccorsi.

Dopo l'impatto l'aereo si era portato in quota ed aveva proseguito il volo in condizioni di emergenza. La collisione aveva causato danni alla struttura della semiala destra ed alla parte superiore dello stabilizzatore verticale. Era risultato gravemente danneggiato anche il contenitore del radiodisturbatore (POD). La missione « EASY 01 » aveva ripreso il contatto radio con la torre di Aviano alle 14,18',10" a 10 miglia nautiche ad ovest del campo, sulla radiale 245°, aveva dichiarato emergenza ed era atterrato, ingaggiando la prima barriera d'arresto, alle 14,26',40". L'equipaggio aveva spento i motori ed aveva effettuato l'abbandono rapido del velivolo. In tale frangente il cap. Raney si era fratturato una caviglia (prognosi trenta giorni). Il cap. Ashby e il cap. Schweitzer avevano abbandonato il velivolo per ultimi.

1.3. Le reazioni del Parlamento, del Governo e delle amministrazioni locali.

Già prima della sciagura, il 25 giugno 1997, l'on. Olivieri ed altri avevano presentato l'interrogazione n. 4/11163, con la quale avevano

segnalato il fenomeno del sorvolo a bassa quota delle valli del Trentino da parte di aerei militari, fenomeno che destava grave allarme nelle popolazioni e che aveva suscitato l'intervento degli amministratori locali presso i comandi militari, e per il quale chiedevano l'intervento del Ministro della Difesa. A partire dai giorni successivi alla tragedia, l'attività parlamentare di sindacato ispettivo ha registrato interventi da parte di tutte le forze politiche, talmente numerosi da non poter trovare spazio in questa sintesi. La loro qualità, l'incisività dei contenuti e l'attenzione con cui l'intera classe politica italiana ha partecipato al dramma consumato il 3 febbraio 1998 a Cavalese ha determinato numerose dichiarazioni da parte dei Governi succedutisi dal '98. Si è trattato di risposte ad interpellanze ed interrogazioni, non sempre condivise dai richiedenti ma che rimangono comunque come precise prese di posizione del Presidente del Consiglio, dei Ministri e dei Sottosegretari, a partire dalla prima comunicazione, presentata alle Commissioni Difesa riunite di Camera e Senato dall'allora Ministro della Difesa, on. Beniamino Andreatta, il 5 febbraio 1998.

Dopo aver dichiarato, in apertura del discorso, che « nessun pericolo sarebbe derivato se il velivolo si fosse attenuto alle norme cui era obbligato attenersi e che erano state regolarmente comunicate ai responsabili dell'aviazione alleata su Aviano » e smentito l'esistenza di qualsiasi avaria a bordo dell'EA-6B prima dell'impatto con la funivia, il Ministro Andreatta ha annunciato l'intenzione di costituire un gruppo di lavoro che, in concertazione coi Ministeri dei Trasporti, dell'Interno, delle Finanze e di Grazia e Giustizia, elaborasse un apposito schema di disegno di legge a garanzia della convivenza tra operazioni aeree e salvaguardia della popolazione civile dal rumore. Nello specifico il Ministro Andreatta ha segnalato la necessità di una « 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 d'addestramento importanti, ma non indispensabili, per la formazione del personale navigante (ad esempio la rinuncia alla maggior parte dei voli notturni estivi d'addestramento) ». Lo stesso Ministro ha ricordato che sia il Segretario di Stato della Marina statunitense, sia il Segretario alla Difesa Cohen, hanno assicurato il « massimo impegno ad agire con rapidità ed energia per un esauriente accertamento delle cause e per la conseguente adozione dei più appropriati provvedimenti preventivi » ed ha confermato che gli Stati Uniti hanno sospeso immediatamente tutti i voli a bassissima quota dei reparti statunitensi rischierati in Italia. Il Ministro Andreatta ha preannunciato « 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 quelle di mantenimento delle capacità basiche) finalizzata all'esecuzione delle missioni in Bosnia » ed ha

annunciato d'aver 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 d'addestramento». Quanto alla NATO, in nessun modo si deve invocare l'allontanamento delle forze alleate dal nostro Paese perché «finiremmo col rinazionalizzare la nostra sicurezza e la nostra difesa, con tutte le disastrose conseguenze politiche ed economiche che ne deriverebbero». L'intervento del Ministro si è concluso con un accenno alle intenzioni statunitensi di procedere ad una prima liquidazione dei danni immediata, incoraggiate dal Governo, con la riconferma dell'attribuzione della giurisdizione al Paese di appartenenza dell'equipaggio dell'aereo che ha causato il disastro e con l'osservazione che «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 modello militare e porterebbe, in una fase in cui i rischi si concentrano nell'area meridionale dell'Europa, un profondo indebolimento della sicurezza nazionale».

Pochi giorni dopo, l'11 febbraio 1998, il Ministro Andreatta ha annunciato di aver dato disposizioni in via cautelativa «di raddoppiare la quota minima per il volo a bassa quota, portandola da 500-750 piedi a 2000 piedi per tutto l'arco alpino, da 500 a 1000 piedi su tutta la pianura padana e sull'arco appenninico, isole comprese, fermo restando che la quota minima di sorvolo di qualsiasi paese non può essere inferiore a 1500 piedi sul terreno. Nelle aere tattiche, da 250, la quota minima è stata portata a 500 piedi». [...] «Su mia disposizione» ha aggiunto l'allora Ministro della Difesa «lo Stato Maggiore dell'Aeronautica ha anche predisposto un modulo per la segnalazione da parte di cittadini, autorità locali e forze di polizia di sorvoli a quote ritenute troppo basse o comunque in violazione delle regole». In tale occasione il Ministro ha affrontato anche il tema del risarcimento dei danni subiti dagli abitanti della Val di Fiemme: «Il Ministero della Difesa nominerà propri esperti che, attraverso contatti diretti con esponenti della comunità locale, studieranno le possibili forme d'intervento. Ciò parallelamente alle iniziative già in atto da parte di un apposito incaricato statunitense, con il quale sarà ovviamente stabilito un collegamento». Sempre per conto del Ministero della Difesa, in data 31 marzo 1998, il Sottosegretario on. Gianni Rivera, riconfermando i contatti in corso con gli Stati Uniti per il risarcimento danni alla comunità locale, ha ricordato che «lo stesso Presidente Clinton, in una pubblica dichiarazione, ha affermato che sarà fatta giustizia in tempi brevi. Per la disponibilità dimostrata dalle autorità americane e per la valenza politica da attribuire alle dichiarazioni del Presidente non si è reputato opportuno inoltrare formali note di protesta al Governo americano».

L'attività di sindacato ispettivo aveva coinvolto, oltre al Ministero della Difesa, anche quello di Grazia e Giustizia. In data 19 febbraio 1998 l'allora Ministro di Grazia e Giustizia, Giovanni Maria Flick, in merito alle questioni sollevate in materia di giurisdizione, ha sottolineato che, sentiti i Ministri degli Affari Esteri e della Difesa, «è irrilevante, ai fini dell'individuazione della norma applicabile sul punto

della giurisdizione, la circostanza relativa al carattere nazionale statunitense ovvero al carattere NATO del volo di addestramento del velivolo coinvolto nell'incidente». L'argomento è stato approfondito nella riunione delle Commissioni II (Giustizia) e III (Affari Esteri) della Camera del 30 aprile 1998, presente il Sottosegretario alla Giustizia, on. Franco Corleone. Il Sottosegretario, intervenendo nella discussione sulla risoluzione n. 7/00465, presentata il 1° aprile 1998 dall'on. Luigi Olivieri ed altri, con riferimento alla possibilità di incriminare gli autori della tragedia per il reato ex articolo 432 C.P. (attentato alla sicurezza dei trasporti), non previsto dal codice statunitense, e quindi all'ipotesi di doppia incriminabilità, ha affermato che « non è necessario che il fatto costituisca lo stesso reato nell'ambito delle rispettive legislazioni: è sufficiente che esso integri, comunque, un reato, per entrambi gli ordinamenti ». Ciò premesso, « con la decisione di non rinunciare all'esercizio della giurisdizione per i quattro militari- per i quali il Governo italiano aveva chiesto invece agli USA la rinuncia al diritto di priorità- si è in realtà perfezionato il meccanismo regolatore previsto dal Trattato di Londra che fa cessare la giurisdizione concorrente e affermare la giurisdizione esclusiva dello Stato di origine. Lo Stato di soggiorno, chiedendo la rinuncia, aveva implicitamente riconosciuto la giurisdizione dello Stato d'origine per il fatto avvenuto in Italia per cui non può assumere oggi alcuna ulteriore iniziativa (salvo che ad esempio risultasse che l'atto criminoso non rientrava nell'attività di servizio del militare ovvero che non si trattava di appartenente alla Forza Armata) diretta a riaffermare la propria giurisdizione prioritaria ».

Fin qui i primi interventi ufficiali a pochi giorni dal fatto. Un altro evento, l'assoluzione del cap. Ashby, ha successivamente stimolato l'attività parlamentare. A rispondere è stato il Presidente del Consiglio, on. Massimo D'Alema, il 10 marzo 1999. Nel suo discorso sono state riportate anche le reazioni statunitensi.

Il Presidente D'Alema ha ricordato che l'inchiesta tecnica americana ha parlato esplicitamente di un errore dell'equipaggio: per la precisione di un comportamento di volo « aggressivo », con la conseguente violazione di regole e procedure previste. Non si può parlare, dunque, e per la verità quasi nessuno ha osato farlo, di un'imprevista fatalità, in modo da negare l'esistenza di precise responsabilità individuali. Il Presidente del Consiglio è entrato direttamente nel merito dei colloqui avuti col Presidente Bill Clinton: « Ho apprezzato la sincerità con cui il Presidente degli Stati Uniti ha riconosciuto la responsabilità del proprio Paese in questa vicenda. Sono state parole importanti che hanno contribuito a rendere più franco e diretto il dialogo e la ricerca di una soluzione per i problemi aperti dopo quel tragico incidente. Da parte mia, ho esposto le ragioni di una profonda insoddisfazione per la situazione che si è determinata e per le difficoltà che il perseguimento delle responsabilità sembra incontrare. Né ho ritenuto giusto tacere sul fatto che ogni equa e doverosa azione di risarcimento non può in alcun modo esaurire o rallentare la ricerca delle cause ultime di una simile tragedia e delle eventuali colpe o mancanze che l'hanno determinata. In discussione non è, come evidente, il nostro rispetto verso la giurisdizione militare americana.