

PUBBLICHIAMO AMPI STRALCI DELLE CONCLUSIONI DELLA CONTRORELAZIONE ITALIANA

1. A seguito dei fatti verificatisi la sera del 4 marzo 2005, sulla Posizione di Blocco 541 ("BP" 541) nel corso dei quali ha perso eroicamente la vita il Dirigente del SISMI, MDVM Nicola Calipari, e sono stati feriti la Signora Giuliana Sgreña e altro dirigente del SISMI, i Governi italiano e statunitense hanno deciso di effettuare un'indagine congiunta.

L'8 marzo, il Brigadiere Generale Peter M. Vangiel era già stato incaricato di effettuare un'indagine ai sensi dell'Army Regulation 15-6 e fin da quel giorno aveva avviato le proprie attività investigative.

Il 13 marzo, a seguito degli accordi citati sopra, i rappresentanti italiani sono stati inviati a Baghdad per partecipare alla predetta indagine. Il Gruppo Investigativo Congiunto italo-americano così costituito ha dovuto, quindi, proseguire le indagini ai sensi e con i limiti previsti dalla US AR 15-6, alcuni dei quali particolarmente pregnanti: ad esempio, le domande, anche quelle presentate da parte italiana, venivano poste formalmente solo dall'Investigating Officer, non potevano essere ripetute domande cui i testimoni avevano già risposto, non era consentito il confronto fra le persone audite.

2. Dall'esame dei primi documenti consegnati, è emerso che la notte stessa dell'evento, era stata condotta una prima inchiesta sommaria - la c.d. "inchiesta del Comandante" - affidata a un ufficiale del Battaglione cui apparteneva il reparto coinvolto nell'evento.

I risultati di tale inchiesta sommaria - dove sono stati sentiti solo i soldati coinvolti - escludevano ogni responsabilità a carico dei militari, insinuavano che si era trattato di un incidente attribuibile solo all'alta velocità dell'autovettura Toyota Corolla e che i soldati avevano rispettato le regole di ingaggio (ROE).

Tale apodittica auto-assoluzione non sarebbe neppure degna di menzione se non fosse perché lo stesso ufficiale redigente aveva ritenuto di dover comunque cercare una giustificazione per l'assenza di segnaletica idonea ad avvertire il traffico in arrivo della presenza del posto di blocco, cioè della più elementare misura precauzionale sia per il traffico civile sia per i militari stessi.

Si tratta, in altre parole, della prova più evidente che l'ufficiale USA responsabile si rendeva ben conto che una regola importante non era stata rispettata dagli operatori.

La giustificazione individuata, la circostanza cioè che i passeggeri dell'autovettura non avrebbero comunque compreso il significato di eventuali cartelli in quanto scritti in arabo e in inglese, si commenta da sola. Sembra però rispondere alla logica dell'ufficiale redigente di minimizzare la portata del mancato rispetto delle regole previste per la predisposizione di un TCP. Per fare ciò, non si è fatto scrupolo di utilizzare un argomento a dir poco assurdo che le vittime, in quanto italiani, non avrebbero compreso né la presenza di cartelli né parole come "STOP", "SLOW DOWN" o "DANGER", comunemente usate dalle forze americane (e non solo) su quei tipi di cartello.

Peraltro, le conclusioni di tale indagine sommaria, che si ricorda erano state accettate in un primo momento dalla catena di comando, sono state successivamente respinte, avendo i comandi superiori considerata la necessità di avviare un'inchiesta più approfondita. Da qui la nomina del B. G. Vangiel ad opera del Comandante del Corpo di Armata Multinazionale.

3. Fin dall'inizio dell'indagine congiunta è apparso evidente che essa avrebbe dovuto tenere conto di una serie di limitazioni e di vincoli, ulteriori rispetto a quelli procedurali già richiamati.

Innanzitutto, la scena dei fatti non è stata preservata come si presentava immediatamente dopo la sparatoria, nonostante il Comandante di Compagnia - che è intervenuto immediatamente dopo l'evento - e il responsabile del veicolo di blocco fossero, nella vita civile, rispettivamente un sergente e un agente di Polizia.

a) Più in particolare, i due veicoli militari (HMMWV) che avevano costituito il "BP" 541 si erano infatti allontanati dal sito per condurre la Signora Sgreña all'ospedale situato nella Zona Internazionale di Baghdad, con la conseguenza che non è stato quindi possibile rilevarne la posizione con GPS, né nessuno ha pensato di tracciarla con gessetti sulla strada.

La stessa autovettura Toyota Corolla è stata rimossa dal punto esatto in cui si era fermata prima che ne fosse rilevata la posizione con GPS, asseritamente per rendere nuovamente libera la rampa da ogni ingombro, anche se in realtà la carreggiata è rimasta occupata da mezzi militari fino a tarda notte. Quella stessa notte l'autovettura è stata riportata nuovamente nel punto presunto di arresto, determinato sulla base delle testimonianze dei soldati e di alcune fotografie digitali scattate prima della sua rimozione.

Ciò ha comportato l'impossibilità di

«La giustificazione che i passeggeri non avrebbero capito i cartelli scritti in inglese e arabo né parole come Stop e Dangers si commenta da sola»

«Non è stato effettuato il conteggio dei colpi esplosi quella sera, né risulta essere stato sigillato e sequestrato il nastro della mitragliatrice che avrebbe sparato»

IL DOCUMENTO

*Posto di blocco, velocità dell'auto, colpi sparati
Il controrapporto italiano smonta la ricostruzione Usa*

ricostruire tecnicamente l'evento, di determinare l'esatta posizione dei veicoli ed effettuare le misurazioni delle distanze, nonché di ottenere dati incontrovertibili per la definizione precisa delle traiettorie dei proiettili, della velocità dell'autovettura e degli spazi di arresto.

b) Dalla sede stradale sono stati rimossi i frammenti dei vetri della vettura, nonché i bossoli dei colpi esplosi e, in particolare, i bossoli presenti sulla torretta del mezzo militare sono stati anch'essi rimossi, asseritamente per permetterne il libero brandeggio.

Inoltre, non è stato effettuato il conteggio dei colpi esplosi quella sera né risulta essere stato sigillato e sequestrato il nastro della mitragliatrice che avrebbe sparato né le altri armi del plotone. Tanto meno è stato svolto su di esse alcun esame tecnico.

c) Occorre ricordare che il Vice Comandante del Corpo d'Armata Multinazionale e il suo Assistente Militare americano - il quale una volta venuto a conoscenza del fatto aveva escluso, in un primo momento, che lungo la Route Irish fossero presenti checkpoint statunitensi - e il funzionario del SISMI presenti al Checkpoint n. 539 (ingresso dell'aeroporto Internazionale di Baghdad) avevano dovuto rinunciare a recarsi sul posto dell'evento (distante circa un chilometro), nonostante lo avessero convenuto con il Sig. USA-B-2, in quanto il Comandante della Compagnia, arrivato sul luogo dell'evento ed interpellato al riguardo, negava tale autorizzazione adducendo motivi di sicurezza. Tuttavia altri ufficiali statunitensi del MNC e MNF sono stati autorizzati a recarsi sul posto.

d) Il GIC ha, inoltre, potuto effettuare un solo sopralluogo diurno, di breve durata, poiché in tale circostanza, al momento dell'imbarco sui veicoli blindati per rientrare a Camp Victory, la delegazione - nonostante la cospicua cornice di sicurezza attuata dai militari USA - è stata coinvolta dal lancio di una bomba a mano, effettuato dal cavalcavia della Route Vernon, che ha ferito un soldato americano, lasciando illeso i membri della delegazione. In ragione di ciò, il Comandante militare americano ha ritenuto opportuno cancellare la visita del sito programmata nelle ore notturne dello stesso giorno al fine di tentare una ricostruzione dei fatti, mentre il persistere in zona di una situazione di grave rischio avrebbe scongiurato al Comando USA la reiterazione dei sopralluoghi e di ogni altra attività nei luoghi dei fatti.

e) I citati fattori hanno impedito anche ai periti balistici americani, giunti dagli Stati Uniti, di svolgere in maniera compiuta le attività di competenza che sono state necessariamente limitate e che non hanno potuto quindi assumere quella decisiva rilevanza probatoria che avrebbero potuto invece avere in condizioni normali e disponendo di tutti gli elementi.

f) Il personale comandato di servizio al "BP" 541 la sera del 4 marzo 2005 ha dichiarato che, al momento dell'evento, non erano presenti sul luogo né altri soldati né altri mezzi militari.

g) Infine, una ulteriore difficoltà, ai fini di una più precisa ricostruzione dell'evento, è stata determinata dall'assenza di alcuni "duty log" (diario degli avvenimenti) delle Sale Operative delle unità interessate, che sono stati distrutti alla fine del turno di servizio, asseritamente in attuazione di una procedura standard.

h) Secondo quanto dichiarato dai membri americani del GIC, che hanno provveduto a sentire direttamente i responsabili dei Tactical Operation Centres (TOC) e dei Joint Operation Centres (JOC) interessati, al di fuori dei registri di servizio disponibili, non esiste altra documentazione scritta né registrazioni su alcun tipo di supporto delle comunicazioni intercorse fra le unità interessate nelle attività di coordinamento per il blocco della Route Irish la sera del 4 marzo 2005.

(...)
4. Un punto importante, che ha costituito costante elemento di discussione e di confronto fra le due delegazioni, è stato rappresentato dalla difficoltà di individuare in maniera chiara e univoca l'elemento tattico - cioè quello che gli americani chiamano informalmente un "BP" - realizzato in corrispondenza del-

la rampa. Infatti, è emersa una notevole confusione a livello dei comandi e dei soldati sulle regole da seguire per attuare un "BP" (Blocking Position), termine peraltro non reperibile nella documentazione tecnico-operativa consegnata, dove sono presenti solo i termini di Traffic Control Point (TCP) e Road Block.

Non c'è, infatti, né a livello di manuali dell'Esercito né di Procedure Operative Standardizzate (SOP) emanate a cura delle unità, alcun accenno alle modalità di costituzione, di organizzazione e di gestione dei "BP". La stessa lettera di incarico del Tenente Generale Vines al Brigadiere Generale Vangiel, nel fare riferimento al dispositivo in questione, utilizza prudentemente, infatti, soltanto l'espressione TCP.

Secondo quanto spiegato dai Comandanti in loco, espressamente interrogati al riguardo, il Posto di Controllo del Traffico (TCP) è una posizione da realizzare secondo modalità che risultano codificate in specifiche pubblicazioni e illustrazioni di riferimento e SOP. La Posizione di Blocco ("BP") - che, si ripete, non è codificata - è una locuzione comunemente utilizzata nel gergo dei militari USA e non sarebbe invece altro, secondo quanto spiegato, che una delle diverse missioni che si possono assegnare a un TCP (selezione del traffico, contrasto al contrabbando e traffici illegali, interdizione, controllo e deviazione del traffico stradale e pedonale, ecc.).

Pertanto, tenuto conto che il "BP" viene considerato una "missione" e non una "posizione", i Comandanti interpellati hanno spiegato di considerare quanto prescritto per un TCP un riferimento per organizzare un "BP" in termini di procedure e di equipaggiamenti da utilizzare.

Appare evidente, quindi, che in assenza di disposizioni scritte relative alla "missione BP", ne deriva necessariamente che, per organizzare e gestire un "BP", i soldati devono fare riferimento alle disposizioni per il TCP, unico elemento tattico previsto.

Occorre sottolineare invece che attualmente, in assenza di qualsiasi riferimento scritto, le modalità di attuazione di un "BP" sono interamente affidate ai reparti che, per consuetudine accettata, se le passano per imitazione durante il periodo di affiancamento (15 giorni) che precede l'assunzione di responsabilità da parte dell'Unità subentrante (Transfer Of Authority) senza che sia disponibile un valido strumento di verifica/validazione di quanto tramandato.

c) L'indagine congiunta ha stabilito che il "BP" 541 è stato realizzato senza gli accorgimenti idonei a indicare alle autovetture in arrivo la presenza del posto di blocco. In particolare, non sono stati posizionati, ad adeguata distanza dal "BP", cartelli indicatori dell'esistenza di un posto di blocco e della relativa necessità di diminuire la velocità, né con riflettenti, né cavalli di frisia, né concerti a protezione dei mezzi militari, come indicato nelle direttive scritte in relazione ai TCP. Come spiegato nel presente rapporto, i mezzi militari che hanno effettuato la missione la sera del 4 marzo scorso, neppure avevano a bordo né i segnali né i cartelli stradali prescritti per i TCP. Avevano solo la concertina che, però, non è stata collocata.

Le giustificazioni addotte per il mancato uso dei cartelli e ostacoli sono, a dir poco, singolari: i cartelli di quella unità erano da alcune settimane in mano ai "tecnici" che avrebbero dovuto coprirne con nastro adesivo alcune parti/frasi ritenute offensive per i civili; i cartelli venivano percepiti dai soldati di quella unità come inutili e controproducenti, asseritamente perché di solito, in passato, le macchine, vedendoli ben prima del posto di blocco, avevano cambiato direzione o invertito la marcia. (al riguardo non si può non osservare che "fare invertire la marcia alle autovetture in arrivo" è proprio l'obiettivo tipico di una missione "BP", ancorché, nel caso di specie, si sarebbe trattato di costringere i veicoli a una inversione di marcia, contromano, su corsia autostradale a senso unico. Oltre a ciò, il vice comandante del dispositivo, a specifica domanda sulla sua considerazione della sicurezza dei civili, ha dichiarato che "tutto è pericoloso in Iraq"); la concertina aveva mostrato i suoi limiti perché la auto vi rimanevano

intrapolate e era necessario del tempo per liberarle. (anche in questo caso non si può non osservare che la concertina avrebbe protetto più efficacemente anche i mezzi militari da un eventuale auto-bomba, rendendo più tranquilli i soldati al "BP"); appariva ai soldati inutilmente pericoloso esporli per mettere in opera segnali di avvertimento; il Comandante del dispositivo e la maggior parte dei soldati hanno ulteriormente giustificato l'anomala assenza di segnali e di ostacoli con il fatto che l'unità che in precedenza operava nella zona asseritamente non li avrebbe mai usati.

(...)
6. Il Capitolo relativo al "Coordinamento" è stato inserito dagli americani fra le materie oggetto dell'indagine. Tuttavia, ad avviso dei Rappresentanti italiani, si tratta di una questione non pertinente alla dinamica dell'evento.

Mentre è verosimile che la catena di comando statunitense non fosse formalmente a conoscenza del contenuto specifico della missione e, invece, indiscutibilmente certo ed assodato che fosse al corrente dell'arrivo del Dott. Calipari e del Sig. Ita-1 (questi si erano presentati, accompagnati dal Sig. USA-B-2, al Comando dell'MNF-I per la registrazione e rilascio di relativo badge) della loro presenza, della loro permanenza (era stata richiesta ed ottenuta l'assegnazione, da parte del Comando MNF-I, di alloggi all'interno della base USA di Camp Victory, nel caso la missione fosse durata più giorni), dello svolgimento da parte loro di una attività istituzionale (al Sig. USA-B-2 ed al Sig. Ita-3, che li avevano accompagnati all'uscita del BIAP, i due funzionari del SISMI, armati di pistola, non avevano fatto mistero della circostanza che si stavano dirigendo verso una località di Baghdad e che sarebbero ritornati non appena cessate le esigenze operative, presumibilmente in serata).

Così come è evidente che la MNF-I fosse a conoscenza delle modalità e dei mezzi usati dai due funzionari (il fatto che stessero usando un'autovettura Toyota Corolla con targa irachena, privi di scorta - scelta operativa necessaria per poter circolare liberamente in alcune zone di Baghdad sottratte al controllo USA - non era un segreto per nessuno, tanto meno per il Sig. USA-B-2 che, come già detto, li aveva scortati sino all'uscita del BIAP).

Inoltre, tenuto conto delle condizioni e delle procedure con le quali hanno operato i militari al "BP" 541 - l'eventuale conoscenza del contenuto della missione del SISMI non avrebbe potuto avere alcuna incidenza favorevole sul corso degli eventi.

La questione, infatti, non risiede nel chiedersi cosa sarebbe successo se la catena di comando avesse saputo del contenuto dell'operazione né quale avrebbe potuto essere il comportamento dei militari al "BP" 541 nel caso avessero saputo che un'auto "alleata" si stava avvicinando; si sottolinea che un soldato americano, espressamente richiesto al riguardo, ha dichiarato che non sarebbe cambiato niente. Altri due hanno dichiarato che, in tal caso, avrebbero chiesto loro i documenti.

Basta infatti considerare quanto segue: l'itinerario in questione era libero, non era soggetto ad alcun vincolo o limitazione e il conducente della Toyota, che lo conosceva benissimo, lo aveva percorso svariate decine di volte, di giorno e di notte, durante gli anni della sua permanenza a Baghdad, a partire dal difficile e pericoloso periodo seguito alla fine delle ostilità; l'ora del coprifuoco, le 23.00, era ancora lontana e il gruppo di sostegno italo-americano lo stava aspettando proprio su quella strada, a circa un chilometro dal luogo dove si è poi verificato l'evento; gli stranieri a Baghdad, inclusi i diplomatici, il personale delle OO.II., delle ONG, gli uomini d'affari non comunicano, né è loro richiesto di comunicare, i propri spostamenti alle forze della Coalizione, anche perché, oltre che inutile, sarebbe di fatto impossibile per le pattuglie americane tenere il conto degli itinerari, degli orari, delle persone, del tipo delle autovetture; sarebbe quanto meno singolare affermare che, per passare in sicurezza attraverso un posto di blocco americano, sia necessario notificare tale evento ai comandi militari per essere muniti di ap-

posita scorta o per segnalare l'auto; ciò equivale, fra l'altro, ad ammettere la pericolosità intrinseca di tali posti blocco per chiunque li incontri; d'altronde la preoccupazione evidente dei funzionari del SISMI che stavano concludendo con successo la loro missione non era certo rappresentata dagli americani; i comandi, peraltro, hanno evidenziato non poche difficoltà nelle comunicazioni fra unità e non si vede come tali comunicazioni potrebbero essere migliorate se i comandi fossero sommersi da richieste di scorte e da segnalazioni; particolare non di dettaglio, le condizioni di viaggio dei passeggeri della Toyota Corolla erano le stesse con le quali chiunque (civile o militare) deve confrontarsi con dei checkpoints percorrendo le strade a Baghdad e nel resto dell'Iraq.

È invece necessario che i checkpoints, di qualsiasi natura e con qualsiasi missione, siano ben visibili al traffico civile, che i conducenti sappiano a cosa vanno incontro, quale debba essere il comportamento che ci si attende da loro in presenza dei diversi tipi di checkpoints e che siano determinati con chiarezza il dispositivo dei posti di blocco e il comportamento dei soldati che li attuano.

(...)
8. Occorre, inoltre, prendere atto che alcune evidenze non sono più disponibili e, soprattutto, che le dichiarazioni e le testimonianze rese da tutte le persone coinvolte non coincidono su alcuni aspetti fondamentali dell'evento.

Le concordi e univoche dichiarazioni rese dai due italiani che viaggiavano a bordo della Toyota Corolla, contrastano con quelle rese dai militari statunitensi, che presentano anche significativi punti di discordanza fra di loro. Né gli accertamenti tecnici effettuati dagli esperti balistici americani fatti giungere dagli USA, per i motivi indicati sopra, hanno potuto fornire un aiuto decisivo a fare luce sulle diversità presenti nelle testimonianze.

a) In particolare, le testimonianze non coincidono per quanto riguarda la velocità dell'autovettura, ancorché la questione della velocità non appaia rilevante, dal momento che non vi erano segnali di avvertimento relativi al "BP" che avrebbero imposto un'andatura comunque moderata per poter adottare un comportamento adeguato.

Il conducente della Toyota ha infatti dichiarato che, al momento dell'apertura del fuoco da parte dei soldati americani, l'auto viaggiava approssimativamente a 40/50 km/h.

Tenuto conto che non aveva alcuna fretta di giungere all'aeroporto, che il fondo stradale era bagnato, che sapeva che la curva della rampa era parzialmente ostruita da tre barriere in posizione disassata tra loro e da ampi allagamenti, che si apprestava ad affrontare una curva a 90° reggendo il volante con una mano sola, in quanto l'altra era impegnata col telefonino, tale velocità appare credibile e sembra trovare conferma nella testimonianza della Signora Sgreña - l'unico testimone completamente estraneo a qualsiasi ipotesi di responsabilità - che spiega chiaramente come il conducente dell'autovettura sia passato, attraverso due sensibili rallentamenti, da una andatura "normale" a una bassa velocità.

I soldati americani sostengono, invece, che l'autovettura andava a velocità sostenuta. Tuttavia le testimonianze sono discordanti fra loro (vanno da 80 km/h a 128 km/h) e sembrano influenzate dall'emotività del momento (ad esempio, chi ha sparato ha dichiarato di essersi sentito minacciato dall'avvicinamento dell'auto, di aver pensato alle figlie ed era letteralmente operato di manovre da effettuare in tempi brevissimi tenuto conto della scarsa distanza fra il punto in cui vedeva per la prima volta un'auto entrare nella rampa e la sua posizione) o anche dalla comprensibile speranza che quanto maggiore viene accreditata la velocità dell'auto tanto più diminuisce la possibilità di essere riconosciuti colpevoli di un qualche errore di valutazione.

Tale speranza, per concretizzarsi, dovrebbe tuttavia fondarsi sull'assunto che il conducente della Toyota, euforico per il risultato conseguito, fosse distratto perché assorto in chiacchierate telefoniche, e corresse ad alta velocità per non perdere il passaggio aereo. E che, in altre parole, non abbia visto le luci e si sia gettato per distrazione contro i proiettili sparati bassi per bucare le ruote e colpire il motore.

Assunto che pare confliggere con diverse realtà: I) la circostanza che il conducente fosse in collegamento telefonico con il collega di supporto all'ingresso del BIAP, invece di essere sinonimo di distrazione, significa l'esatto contrario, in quanto corrisponde a un pratica comunemente usata per garantirsi un appoggio costante in situazioni di pericolo, nelle quali l'operatore dei Servizi procede generalmente con la massima attenzione e prudenza possibili (quindi anche a bassa velocità); II) l'aereo dell'Aeronautica Militare era a completa disposizione di Ita-1 e del dr. Calipari senza limitazioni di orario e li attendeva per poter decollare alla volta, come già pianificato, di un altro aeroporto in un Paese dell'area di Golfo, in quanto non era previsto alcun immediato rientro in Italia; III) in ogni caso era stato assicurato l'alloggio presso la Base di Camp Victory per quella notte; IV) l'essere al telefono impegna l'udito (ove si sia in ascolto) e non certamente la vista; V) l'auto era a cambio automatico e, quindi, poteva essere guidata con una mano sola.

b) Inoltre, mentre le testimonianze coincidono sul fatto che la luce bianca del faro si è certamente accesa, non è però stato possibile determinare con esattezza quando e a che punto della rampa ciò sia accaduto. Il conducente della Toyota ricorda che il faro si è acceso quando era già entrato sulla rampa; e questo si potrebbe spiegare con un'eventuale distrazione dei soldati americani, stanchi e stressati per la eccessiva permanenza in una pericolosa postazione statica. I soldati asseriscono che il faro sia stato puntato addirittura prima della Alert Line (cosa che non appare possibile perché la Alert Line - come detto non tracciata e non visibile al traffico in arrivo - era al limite della linea di visuale e certamente non si può illuminare ciò che non si vede): questo implicherebbe necessariamente una distrazione non solo del conducente, ma anche del dottor Calipari, cosa che non può essere dal momento che quest'ultimo era talmente attento e reattivo che, sotto il fuoco improvviso, ha avuto la prontezza di riflessi di lanciarsi sopra la Signora Sgreña per proteggerla invece di rannicchiarsi come l'istinto avrebbe imposto. Ed era anche concentrato e vigile tanto da avere l'accortezza di tenere accesa la luce interna dell'autovettura, prassi consolidata proprio per favorire il riconoscimento da parte di Forze amiche.

c) Anche sulla sequenza delle azioni vi è discordanza. Il conducente e la Signora Sgreña affermano che i colpi sono partiti quasi contestualmente all'accensione della lampada. Il conducente aggiunge che, prima di rannicchiarsi, ha visto alcuni colpi che non andavano a segno passare sopra ed attorno alla vettura - circostanza che gli ha permesso di togliersi subito dalla traiettoria dei proiettili che hanno raggiunto il posto di guida - mentre altri hanno colpito l'auto.

I militari USA, invece, affermano che prima è stata accesa la lampada, poi è stata sparata la prima raffica - che definiscono di warning shots - alla sinistra dell'auto in arrivo (vista dalla prospettiva del mitragliere) e solo successivamente (con uno scarto temporale di appena 1 massimo 2 secondi) è stata sparata una seconda raffica diretta a colpire le ruote o il motore, che definiscono di disabling shots.

d) Si osserva, infine, che la distanza - fisica e temporale - entro la quale il mitragliere poteva effettivamente vedere l'auto sbucare sulla rampa, inviare i segnali (luminosi e colpi di avvertimento), percepire prima e accertare dopo se essa costituiva un pericolo o meno, decidere se sparare per arrestarla ed effettuare tutte le necessarie e complesse operazioni, era troppo ridotta (in tutto circa 120 metri dalla sua postazione ma, in realtà, molto meno se doveva fermare l'auto alla distanza di sicurezza, circa 70 metri) e i tempi di reazioni richiesti al mitragliere eccessivamente brevi.

I rappresentanti italiani - sulla base delle evidenze che è stato possibile acquisire - non hanno individuato elementi atti a far supporre che i fatti e le vicende che hanno portato alla tragedia siano riconducibili a elementi di volontarietà.

È verosimile che lo stato di tensione dipendente dalle circostanze di tempo, modo e luogo, e probabilmente da qualche livello di inesperienza e di stress abbia potuto indurre taluni militari a reazioni istintive e poco controllate. Peraltro, la mancanza di riferimenti formali a regole chiare che avrebbero potuto e dovuto essere osservate rende problematica la precisa individuazione, attribuzione e graduazione di specifiche responsabilità individuali. È da valutare aderente alla realtà dei fatti quanto asserito dalla Signora Sgreña, dal conducente della Toyota Corolla e dal responsabile del SISMI a Baghdad. L'analisi di tutto quanto disponibile rende coerente e plausibile la ricostruzione da essi prospettata. In ciò è l'avviso dei Rappresentanti italiani nell'indagine dell'evento del 4 marzo 2005.

che, e corresse ad alta velocità per non perdere il passaggio aereo. E che, in altre parole, non abbia visto le luci e si sia gettato per distrazione contro i proiettili sparati bassi per bucare le ruote e colpire il motore.

Assunto che pare confliggere con diverse realtà: I) la circostanza che il conducente fosse in collegamento telefonico con il collega di supporto all'ingresso del BIAP, invece di essere sinonimo di distrazione, significa l'esatto contrario, in quanto corrisponde a un pratica comunemente usata per garantirsi un appoggio costante in situazioni di pericolo, nelle quali l'operatore dei Servizi procede generalmente con la massima attenzione e prudenza possibili (quindi anche a bassa velocità); II) l'aereo dell'Aeronautica Militare era a completa disposizione di Ita-1 e del dr. Calipari senza limitazioni di orario e li attendeva per poter decollare alla volta, come già pianificato, di un altro aeroporto in un Paese dell'area di Golfo, in quanto non era previsto alcun immediato rientro in Italia; III) in ogni caso era stato assicurato l'alloggio presso la Base di Camp Victory per quella notte; IV) l'essere al telefono impegna l'udito (ove si sia in ascolto) e non certamente la vista; V) l'auto era a cambio automatico e, quindi, poteva essere guidata con una mano sola.

b) Inoltre, mentre le testimonianze coincidono sul fatto che la luce bianca del faro si è certamente accesa, non è però stato possibile determinare con esattezza quando e a che punto della rampa ciò sia accaduto. Il conducente della Toyota ricorda che il faro si è acceso quando era già entrato sulla rampa; e questo si potrebbe spiegare con un'eventuale distrazione dei soldati americani, stanchi e stressati per la eccessiva permanenza in una pericolosa postazione statica. I soldati asseriscono che il faro sia stato puntato addirittura prima della Alert Line (cosa che non appare possibile perché la Alert Line - come detto non tracciata e non visibile al traffico in arrivo - era al limite della linea di visuale e certamente non si può illuminare ciò che non si vede): questo implicherebbe necessariamente una distrazione non solo del conducente, ma anche del dottor Calipari, cosa che non può essere dal momento che quest'ultimo era talmente attento e reattivo che, sotto il fuoco improvviso, ha avuto la prontezza di riflessi di lanciarsi sopra la Signora Sgreña per proteggerla invece di rannicchiarsi come l'istinto avrebbe imposto. Ed era anche concentrato e vigile tanto da avere l'accortezza di tenere accesa la luce interna dell'autovettura, prassi consolidata proprio per favorire il riconoscimento da parte di Forze amiche.

c) Anche sulla sequenza delle azioni vi è discordanza. Il conducente e la Signora Sgreña affermano che i colpi sono partiti quasi contestualmente all'accensione della lampada. Il conducente aggiunge che, prima di rannicchiarsi, ha visto alcuni colpi che non andavano a segno passare sopra ed attorno alla vettura - circostanza che gli ha permesso di togliersi subito dalla traiettoria dei proiettili che hanno raggiunto il posto di guida - mentre altri hanno colpito l'auto.

I militari USA, invece, affermano che prima è stata accesa la lampada, poi è stata sparata la prima raffica - che definiscono di warning shots - alla sinistra dell'auto in arrivo (vista dalla prospettiva del mitragliere) e solo successivamente (con uno scarto temporale di appena 1 massimo 2 secondi) è stata sparata una seconda raffica diretta a colpire le ruote o il motore, che definiscono di disabling shots.

d) Si osserva, infine, che la distanza - fisica e temporale - entro la quale il mitragliere poteva effettivamente vedere l'auto sbucare sulla rampa, inviare i segnali (luminosi e colpi di avvertimento), percepire prima e accertare dopo se essa costituiva un pericolo o meno, decidere se sparare per arrestarla ed effettuare tutte le necessarie e complesse operazioni, era troppo ridotta (in tutto circa 120 metri dalla sua postazione ma, in realtà, molto meno se doveva fermare l'auto alla distanza di sicurezza, circa 70 metri) e i tempi di reazioni richiesti al mitragliere eccessivamente brevi.

I rappresentanti italiani - sulla base delle evidenze che è stato possibile acquisire - non hanno individuato elementi atti a far supporre che i fatti e le vicende che hanno portato alla tragedia siano riconducibili a elementi di volontarietà.

È verosimile che lo stato di tensione dipendente dalle circostanze di tempo, modo e luogo, e probabilmente da qualche livello di inesperienza e di stress abbia potuto indurre taluni militari a reazioni istintive e poco controllate. Peraltro, la mancanza di riferimenti formali a regole chiare che avrebbero potuto e dovuto essere osservate rende problematica la precisa individuazione, attribuzione e graduazione di specifiche responsabilità individuali. È da valutare aderente alla realtà dei fatti quanto asserito dalla Signora Sgreña, dal conducente della Toyota Corolla e dal responsabile del SISMI a Baghdad. L'analisi di tutto quanto disponibile rende coerente e plausibile la ricostruzione da essi prospettata. In ciò è l'avviso dei Rappresentanti italiani nell'indagine dell'evento del 4 marzo 2005.