

I. PREMESSA

Il presente documento rappresenta la versione non classificata della relazione finale dell'attività di indagine svolta dalla Delegazione italiana che ha partecipato ai lavori del Gruppo Investigativo Congiunto italo-statunitense incaricati di esaminare la dinamica dei fatti relativi all'evento del 4 marzo.

A. Aspetti di carattere generale

A seguito dei fatti verificatisi la sera del 4 marzo 2005 a Baghdad, presso un posto di blocco (il Blocking Position 541) allestito dall'Esercito degli Stati Uniti d'America, nel corso dei quali ha perso la vita il Dirigente del SISMI Dott. Nicola Calipari e sono stati feriti la Signora Giuliana Sgrena e altro dirigente del SISMI, il Comandante della competente Divisione dispose l'avvio di una prima inchiesta sommaria – c.d. “inchiesta del comandante” – affidata ad un ufficiale del Battaglione (Battaglione di Fanteria) cui apparteneva l'unità coinvolta nell'evento. I risultati di tale inchiesta sommaria escludevano responsabilità a carico dei militari coinvolti nell'evento fornendo una ricostruzione secondo la quale

- i soldati presenti al posto di blocco si erano attenuti alle regole di ingaggio;
- il tragico evento era da attribuirsi unicamente all'elevata velocità con la quale la vettura (una Toyota Corolla) – a bordo della quale viaggiavano il Dott. Calipari, la Sig.ra Sgrena e l'altro funzionario del SISMI – si era avvicinata al posto di blocco.

Nel suo rapporto, l'ufficiale redigente aveva giustificato l'assenza di segnaletica idonea per avvertire il traffico in arrivo della presenza del posto di blocco affermando che i passeggeri italiani dell'autovettura non avrebbero comunque compreso il significato dei cartelli perché scritti in arabo e in inglese.

Ciò dimostra come, già in questa fase di sommaria inchiesta, era stato avvertito che la sera del 4 marzo i soldati impiegati al posto di blocco avevano trascurato una regola importante per l'allestimento di tali dispositivi. L'argomentazione sulla base della quale erano state escluse responsabilità a carico dei militari puntava a minimizzare l'importanza di un aspetto - il mancato rispetto delle regole per la realizzazione di tale struttura - che, come si dirà più diffusamente in seguito, riveste, invece, un rilievo di particolare importanza per comprendere la dinamica dei fatti. Ciò, peraltro, sulla base di una motivazione assai discutibile incentrata su una supposizione – soggettiva e non suffragata da alcun riscontro – che nessuna delle persone a bordo dell'autovettura fosse in grado di capire il significato di cartelli riportanti indicazioni quali “STOP”, “SLOW DOWN” e “DANGER” (il cui significato è internazionalmente noto) quali sono quelli comunemente usati dalle Forze della Coalizione.

Difatti le conclusioni di tale indagine sommaria, in un primo momento accettate dalla catena di comando, sono state successivamente respinte, avendo i comandi superiori riscontato la necessità di avviare una inchiesta più approfondita. Il Comandante del Corpo d'Armata Multinazionale in Iraq (Multi National Corps- Iraq, nel prosieguo MNC-I), Ten. Gen. VINES ha, pertanto, ordinato un'ulteriore indagine ai sensi della Army Regulation 15-6, normativa che disciplina le procedure e le modalità per lo svolgimento delle inchieste nell'ambito dell'Esercito statunitense. L'incarico è stato affidato, l'8 marzo 2005, al Brigadiere Generale (BG) Peter M. Vangjel che, a tal fine, è stato nominato

Investigating Officer.

Successivamente, sulla base delle intese intervenute tra il Presidente del Consiglio della Repubblica Italiana e il Presidente degli Stati Uniti d'America di fare partecipare rappresentanti italiani alla predetta indagine, il 12 marzo ha avuto luogo lo Scambio di Lettere fra i due Governi che fissava i Termini di Riferimento per tale partecipazione. Lo Scambio di Lettere è stato firmato per l'Italia, dal Sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio, Gianni Letta, e per gli Stati Uniti d'America, dall'Ambasciatore a Roma Mel Sembler.

I Termini di Riferimento sono i seguenti:

- A. al fine di accertare la dinamica dell'evento è prevista la partecipazione di funzionari designati dal Governo degli Stati Uniti d'America e dal Governo italiano;
- B. a questo scopo dovranno essere raccolti tutti i documenti, le testimonianze e le evidenze di natura tecnica connessi con l'evento;
- C. i funzionari designati dovranno prendere parte a tutte le attività di indagine finalizzate all'individuazione dei fatti e conservare una copia di tutta la relativa documentazione;
- D. per la protezione delle informazioni classificate saranno rispettate le procedure nazionali;
- E. per l'esecuzione dei loro compiti, i funzionari possono avvalersi anche del sostegno dei rispettivi funzionari diplomatici e militari nonché delle rispettive Autorità governative competenti;
- F. i funzionari devono mantenere il segreto su tutte le informazioni assunte e protette da classifica di segretezza;
- G. al termine dell'attività congiunta, essi presenteranno un rapporto finale congiunto sugli esiti dell'indagine.

La Delegazione italiana - formata dall'Ambasciatore Ragolini e dal Generale di Brigata Campregher, come rappresentanti nazionali, coadiuvati da sei assistenti - è giunta a Camp Victory, Baghdad, la mattina di domenica 13 marzo 2005.

Prima dell'arrivo della Delegazione italiana, dall'8 al 12 marzo 2005, erano state già raccolte diverse dichiarazioni da parte del Team del BG Vangjel. Copie delle citate dichiarazioni sono state consegnate alla Delegazione italiana nel corso dello svolgimento delle indagini. Con il consenso della Delegazione italiana, durante l'indagine, la componente statunitense, per ridurre i tempi di lavoro, ha raccolto per suo conto ulteriori dichiarazioni. Anche di queste dichiarazioni è stata consegnata copia alla Delegazione italiana.

A partire dal 13 marzo, la Delegazione italiana si è affiancata all'*Investigating Officer* dando vita a un Gruppo Investigativo Congiunto (GIC) e ha quindi necessariamente dovuto proseguire le attività – come detto, già in corso – secondo le procedure stabilite dal citato regolamento AR 15-6 che, rispetto a quanto previsto dall'ordinamento nazionale per analoghe attività, conosce alcuni limiti non trascurabili.

Ad esempio, il citato regolamento non prevede che le domande possano essere reiterate, se la persona audita vi ha già risposto, né ammette il confronto tra persone audite. Inoltre, sempre il medesimo Regolamento, secondo le cui procedure si è svolta l'indagine, prevede che il formato del Rapporto d'Indagine risponda a una serie di domande che sono esplicitate nella lettera di incarico all'Ufficiale Investigatore, in questo caso il citato Brigadiere Generale Peter M. Vangjel.

Al proprio arrivo, la Delegazione italiana ha preso atto che il mandato conferito al BG Vangjel – coadiuvato dal Sig. USA-B-1, quale consigliere giuridico - prevedeva di indagare, in conformità con quanto prescritto dal Regolamento 15-6 dell'Esercito Americano, su tutti i fatti e le circostanze relative all'episodio che ha avuto luogo presso un Posto di Controllo del Traffico (TCP) in Baghdad, Iraq, il 4 marzo 2005 e dal quale è derivata la morte del Dott. Nicola Calipari e il ferimento della Signora Giuliana Sgrena e di altro funzionario del SISMI. In particolare, tale mandato consisteva nel rivedere a fondo: (1) le azioni compiute dai soldati in servizio presso il TCP, (2) l'addestramento dei soldati in servizio presso il TCP, (3) le procedure per i TCP, (4) la situazione di sicurezza in loco, (5) le tattiche, tecniche e procedure del nemico (TTP), (6) le Regole di Ingaggio (ROE) applicate nel corso dell'evento e (7) l'eventuale coordinamento con i soldati presso il TCP o con i loro livelli di comando superiori in merito al trasporto della Signora Sgrena da Baghdad all'Aeroporto Internazionale di Baghdad (BIAP).

La lettera di incarico al BG Vangjel si riferisce al luogo dell'evento definendolo un Posto di Controllo del Traffico (TCP). Come sarà meglio esplicitato più avanti nel corso del presente rapporto, i soldati di cui trattasi stavano operando in un punto già utilizzato come "ex Posto di Controllo del Traffico" ed eseguivano una missione di blocco stradale. La missione si è svolta presso la rampa che dalla Route Vernon, in direzione Sud (anche denominata Route Force nelle planimetrie della MNF-IRAQ) conduce, in direzione Ovest, sulla Route Irish, la strada per il BIAP. L'intersezione di queste due strade è stata denominata Checkpoint 541. Ai fini del presente rapporto, si farà riferimento alla postazione come Posto di Blocco 541 ("BP" 541).

Nel corso dei lavori, la componente USA e quella Italiana del Gruppo Investivo Congiunto avevano studiato e concordato insieme alcune raccomandazioni da indirizzare a tutti i Principali Comandi Subordinati (MSC) affinché rivedessero le differenze insite tra una missione di "BP" e ogni altro tipo di missione eseguibile da parte dei TCP e, ancora, adeguassero i corrispondenti criteri per la localizzazione, la pianificazione, l'organizzazione e la condotta di attività TCP e, in particolare, di specifici compiti di "BP"

Essendo state oggetto di piena condivisione, si ritiene corretto fare proprie tali raccomandazioni tenuto conto che anche la parte americana le ha riportate nel proprio *Investigation Report 15-6*.

B. Restrizioni e limitazioni

Quando è iniziata l'indagine congiunta è apparso subito chiaro che essa si sarebbe svolta in presenza di una serie di limitazioni e di vincoli.

Più in particolare, è stato accertato che il luogo dell'evento non è stato preservato così come era

immediatamente dopo il termine della sparatoria e dopo che la macchina si è fermata. Tale circostanza non ha consentito a coloro che hanno svolto l'indagine sommaria nelle ore immediatamente successive all'evento di poter acquisire misurazioni precise delle distanze e delle posizioni sul terreno degli oggetti di rilievo coinvolti nell'evento.

Nella notte fra il 4 e il 5 marzo è stata svolta una specie di indagine sommaria iniziale in loco a cura di un ufficiale della linea di comando coinvolta nell'occorso. Tuttavia, per una serie di evenienze, non è stata isolata la scena dell'evento. Entrambi gli HMMWV (i fuoristrada blindati su cui erano montati i militari impegnati presso il posto di blocco) coinvolti nella sparatoria furono utilizzati per trasportare la Signora Sgrena presso l'Ospedale da Campo (CSH) ubicato all'interno della Zona Internazionale in Baghdad. Inoltre, il luogo dell'evento – nonostante almeno due dei militari coinvolti fossero, nella vita civile, membri delle Forze di Polizia - non venne “congelato” alla stregua della scena di un crimine e, al contrario, fu completamente ripulito.

La vettura colpita, secondo quanto dichiarato dai militari USA, fu spostata dalla sua posizione originaria prima che ne fosse rilevato l'esatto posizionamento mediante l'impiego di un GPS, asseritamente al fine di consentire il traffico veicolare (la strada comunque pare essere rimasta ingombra di diversi altri mezzi militari sopraggiunti e liberata solo a tarda notte). Su indicazione del Comandante della Brigata A, la vettura fu, poi, rimessa nel punto che si pensava essere stato quello di arresto, in base alle testimonianze oculari e alle fotografie digitali scattate alla macchina prima della sua rimozione dal luogo dell'evento. Cinque giorni più tardi, quando gli investigatori americani hanno visto per la prima volta il veicolo, esso era ricoverato presso l'Autoreparto del Battaglione di Fanteria.

Ciò ha comportato l'impossibilità di ricostruire tecnicamente l'evento in maniera tale da fornire dati precisi per l'analisi legale delle traiettorie dei proiettili, della velocità del veicolo e degli spazi di arresto.

In ragione del segnalato costante e grave pericolo che incombe nei pressi del luogo dell'evento, le Autorità militari USA hanno, inoltre, tecnicamente ritenuto opportuno annullare ogni altra uscita del GIC, inclusa quella prevista per l'effettuazione della ricostruzione (notturna) sul posto dell'evento. È doveroso ricordare che nel corso dell'unica visita effettuata dal Gruppo Investigativo Congiunto (GIC) presso il sito, allorché il veicolo blindato sul quale si era appena imbarcato un membro della delegazione italiana, il gruppo è stato fatto oggetto del lancio di una bomba a mano (dal cavalcavia della Route Vernon) che ha ferito un soldato americano dell'equipaggio di quel veicolo.

I citati fattori hanno limitato anche la capacità dei periti legali di svolgere un'analisi approfondita sul posto, per cui gli elaborati peritali sulla vettura non sembrano avere quella decisiva rilevanza probatoria che avrebbero potuto avere in condizioni normali.

Tra le altre limitazioni, particolarmente significativa, appare la rimozione e l'eliminazione dei bossoli effettuata, asseritamente, al fine di consentire libertà di movimento della torretta del veicolo col quale è stata trasportata la signora Sgrena all'Ospedale e per evitare il rischio che forassero gli pneumatici delle autovetture. Ciò, unitamente alla dichiarata pratica di procedere solo mensilmente alla rendicontazione delle munizioni sparate e residue, non ha permesso di accertare con precisione il numero delle pallottole sparate. Inoltre non risulta siano state messe in sicurezza le armi e le munizioni del reparto coinvolto nell'evento.

C. Sommario rappresentazione dei fatti

La sera del 4 marzo 2005, personale della Compagnia del Battaglione di Fanteria (Battaglione aggregato al Gruppo di Combattimento incentrato sul Comando della Brigata A) stava pattugliando la Route Irish, la strada che collega il centro di Baghdad con il BIAP. A sette di quei soldati, quindi, fu affidata la missione di istituire un Posto di Blocco (“BP”) sulla rampa che dalla Route Vernon, in direzione Sud, conduce alla Route Irish, in direzione Ovest. Essi dovevano mantenere in funzione il “BP” finché non fosse arrivato l’ordine di smontare, il che, secondo quanto preannunciato, sarebbe avvenuto dopo che un convoglio con a bordo l’Ambasciatore statunitense diretto al BIAP fosse passato e giunto a destinazione.

Intorno alle ore 19.30, i soldati istituirono il “BP” e iniziarono a svolgere quella missione.

Intorno alle 20.50 circa, la vettura con a bordo il Dott. Calipari, la Signora Sgrena e il conducente, che viaggiava sulla Route Vernon in direzione Sud, si avvicinò alla rampa per entrare sulla Route Irish in direzione Ovest.

Per circostanze che verranno approfondite più avanti, mentre percorreva la rampa la macchina fu attinta da alcuni proiettili. Proiettili che cagionarono, tra l’altro, il ferimento del conducente e della signora Sgrena, nonché la morte del Dottor Nicola Calipari.

Il Generale Comandante della Divisione C ordinò che quella notte stessa venisse condotta una inchiesta preliminare a cura del comando di Battaglione di cui si è parlato in “A. Aspetti di carattere generale”.

D. Formato del rapporto

Il presente rapporto si suddivide in sei capitoli:

- (I) Premessa
- (II) Contesto ambientale
- (III) Esame delle funzioni dei TCP e della missione di “BP”, nonché disamina dell’addestramento ricevuto dal personale operante presso il “BP” 541
- (IV) Eventi e azioni svolte presso il “BP” 541 la sera del 4 marzo 2005
- (V) Informazioni alle Autorità competenti in Iraq
- (VI) Conclusioni.

In ciascun dei primi cinque Capitolo verranno:

- esposti i pertinenti fatti raccolti dal GIC,
- formulate le deduzioni possibili e lecite,
- espresse raccomandazioni, qualora appropriate, per il tratto a venire.

II. CONTESTO AMBIENTALE

A. Introduzione

Questa parte esamina le condizioni locali di sicurezza alla data del 4 marzo 2005, le Tattiche, Tecniche e Procedure (TTP) degli insorti e alcuni recenti eventi di rilievo verificatisi in prossimità del Checkpoint 541. Viene qui considerato anche il bagaglio formativo dei soldati in servizio presso il “BP” quella notte, della loro unità, e delle superiori unità organizzative nell’Area di Responsabilità (AOR) di Baghdad. Questa parte del documento ha il compito di fornire un quadro, il più completo possibile, della condizione dei soldati in servizio presso il “BP” 541 quella notte.

Nel clima di proficua collaborazione instauratosi e nel rispetto dei *Terms of Reference*, la Delegazione USA ha messo a disposizione questi dati riservati, concernenti, fra l’altro, la pericolosità di certe fasce orarie anche per consentire di comprendere come, in determinati orari, fosse maggiore l’attesa di attacchi da parte degli insorti e conseguentemente le truppe USA fossero quindi maggiormente sotto stress e più pronte a reagire.

B. Condizioni locali di sicurezza

1. Iraq. Dal luglio 2004 alla fine di marzo 2005 in tutto l’Iraq sono stati sferrati 15.257 attacchi contro le Forze della Coalizione.
2. Baghdad. La città di Baghdad conta sei milioni di abitanti e ospita un numero notevole di sospetti insorti e di terroristi che operano sia in città che nelle aree a essa circostanti.
3. Route Irish. La Route Irish è una strada che costeggia, da Est a Ovest, il fianco sud di Baghdad. Si estende per circa 12 km e parte dalla Zona Internazionale, al centro di Baghdad, fino al BIAP. L’autostrada ha quattro corsie e uno spartitraffico largo circa 50 metri.
La Route Irish ha sei grandi incroci. Per facilitare l’attività di comando e controllo dei checkpoints, le Forze della Coalizione hanno assegnato a ciascuno di essi un corrispondente numero. Il Punto di Controllo di Ingresso 1 (ECP 1) si trova a una estremità dell’autostrada, presso il BIAP. I Checkpoint si trovano lungo la strada, in direzione Est, andando verso il centro. Il Checkpoint 541 si identifica con l’intersezione tra la Route Irish e la Route Vernon (anche nota come Route Force), avente orientamento Nord-Sud.
La Route Irish è comunemente definita “la strada più mortale in Iraq” da giornalisti, soldati e comandanti. I soldati della Divisione B e della Divisione C sono ormai soliti definire la Route Irish come “Viale degli IED”.

La maggior parte degli attacchi a mezzo di IED e VBIED si verificano in coincidenza e nei dintorni

di tre cavalcavia (*incluso quello del CP 541*) e dell'uscita per la Zona Internazionale.

Come si è già avuto modo di chiarire, il CP 541 è il luogo dove si sono svolti, il 4 marzo 2005, i fatti oggetto del presente rapporto.

C. Tattiche, Tecniche e Procedure degli insorti

1. Metodi di attacco

Gli attacchi sferrati dagli insorti nell'intero Teatro Operativo iracheno sono classificabili in varie categorie, tutte manifestatesi, secondo quanto riferito dalla parte USA, nel corso dell'anno passato lungo la Route Irish. Tra questi troviamo: Congegni Esplosivi Improvvisati (IED), IED inesplosi, Granate, Fuoco Indiretto (mortai, razzi, e fuoco indiretto non identificato), Granate con Propulsione a Razzo (RPG), Attacchi a Fuoco sferrati con Armi Portatili (SAF), Congegni Esplosivi Improvvisati Installati su Autovetture (VBIED), e Attacchi Complessi.

Lungo la Route Irish gli attacchi più comuni vengono effettuati mediante l'impiego di IED, VBIED, e SAF.

2. TTP degli insorti per attacchi con IED lungo la Route Irish

Gli insorti hanno adottato molte tecniche in costante evoluzione per il posizionamento di IED lungo la Route Irish. *Le informazioni sulle tecniche attualmente in uso da parte degli insorti sono coperte da classifica.*

3. TTP degli insorti per attacchi con VBIED lungo la Route Irish

Fondamentalmente, esistono due tipologie di autobomba (VBIED). Entrambi i tipi di autobomba possono essere fatti brillare con comando o con radiocomando.

Le tecniche per l'impiego dei VBIED continuano a evolversi. *Le informazioni sulle tecniche attualmente in uso da parte degli insorti sono coperte da classifica.*

4. Efficacia degli attacchi

Dal 15 giugno 2003 al 4 marzo 2005 (data dell'evento), il numero delle esplosioni di IED è andato costantemente crescendo; il numero complessivo di vittime è stato pari a circa una per ciascun IED esploso.

Dal 15 giugno 2003 al 4 marzo 2005, anche le esplosioni da VBIED sono aumentate in modo

relativamente costante, ma sono stati registrati alcuni picchi, nel caso di alcune esplosioni di VBIED, che hanno determinato un elevato numero di vittime.

D. Incidenti recentemente registrati nei pressi del Checkpoint 541

Cavalcavia come quello nei pressi del quale è previsto il posizionamento del Checkpoint 541 sono particolarmente esposti agli attacchi. I luoghi di quel tipo consentono agli insorti di effettuare un'eccellente osservazione preventiva in tutte le direzioni, offrono facili vie di fuga e un accesso immediato alla Route Irish. Quest'ultimo fattore appare particolarmente evidente presso il Checkpoint 541 che si presenta caratterizzato da una lunga corsia (380 metri) in uscita dalla Route Vernon, in direzione Sud, che porta alla rampa per la Route Irish.

La sera del 4 marzo, dopo la sparatoria mortale, si è verificato almeno un caso di fuoco di armi leggere nelle vicinanze del "BP" 541. Inoltre, come si è già avuto modo di riferire, durante un'ispezione del sito condotta dal Gruppo di Investigazione Congiunto, è stata lanciata una granata dal cavalcavia della Route Vernon contro il personale operante. È opinione dei militari USA che, ogni qualvolta viene attivato, il Checkpoint 541 viene posto sotto osservazione da parte degli insorti operanti dal complesso abitativo adiacente e dall'abitato circostante i cui residenti sarebbero ostili nei confronti delle Forze della Coalizione.

Inoltre, due giorni prima dell'evento, due soldati della stessa unità (Battaglione di Fanteria) erano rimasti uccisi in seguito allo scoppio di un IED. In quell'attacco, il Comandante della Compagnia, Battaglione di Fanteria, avrebbe perso un amico molto caro.

Nel corso delle attività congiunte sono stati richiesti dati e statistiche concernenti incidenti "fratricidi" ed incidenti ai checkpoints che hanno provocato vittime fra i civili. La componente americana ha rappresentato serie difficoltà in quanto i dati verrebbero raccolti da vari operatori secondo criteri propri e non omogenei.

Le statistiche sulle perdite militari statunitensi subite a causa degli attacchi terroristici sono coperte da classifica.

E. Esperienza maturata dalle Unità nell'Area di Responsabilità di Baghdad

1. Divisione C

La Divisione è ritornata in Iraq ai primi di febbraio 2005, dove ha svolto il processo per il Trasferimento di Autorità (TOA) assieme con la Divisione B, per assumere - il 27 febbraio 2005 - la responsabilità dell'area di competenza (AOR) della MND-Baghdad.

Sotto il profilo ordinativo, all'epoca dei fatti, dalla Divisione C dipendevano, fra l'altro, sia il Comando della Brigata A, alle cui dipendenze operava sia il Battaglione di Fanteria sia il Comando della Brigata B, cui faceva capo il Battaglione di Artiglieria.

2. Brigata A

La Brigata A si trova in Iraq da circa otto mesi.

I soldati della Brigata A hanno svolto circa 50.000 pattugliamenti. Nello stesso periodo, i soldati hanno anche effettuato 5.237 Punti di Controllo del Traffico (TCP).

Tra il 15 dicembre 2004 e il 13 marzo 2005, i soldati della Brigata A hanno effettuato 712 TCP a sostegno delle operazioni "Rhino Bus" (modalità di trasporto di personale sulla quale si dirà meglio al successivo capitolo III, paragrafo C.5). Di solito, per dare appoggio agli spostamenti del "Rhino Bus", venivano effettuati otto TCP per notte. I TCP attivati per garantire gli spostamenti del "Rhino Bus" sono definiti – in relazione alla missione specifica - Posti di Blocco ("BP"). (Vedasi Capitolo III B. del presente rapporto, nella quale si approfondisce la problematica dei TCP e "BP").

3. Battaglione di Fanteria

Il Battaglione di Fanteria è giunto presso il Teatro Operativo iracheno il 4 novembre 2004. Inizialmente ha prestato servizio, per circa 3 mesi, a Taji, a Nord di Baghdad. A Taji, la missione principale del Battaglione di Fanteria consisteva nel pattugliare la zona alla ricerca di insorti responsabili del lancio di razzi o di attacchi con mortaio contro basi della Coalizione.

Nel febbraio 2005, il Battaglione di Fanteria si è trasferito a Baghdad sotto il comando e controllo della Brigata A. Dal 15 febbraio 2005, il Comandante della Divisione B aveva assegnato all'unità il compito di pattugliare e garantire la sicurezza la Route Irish.

Dalla data dell'arrivo in Iraq e fino ai primi di aprile 2005, il Battaglione di Fanteria ha svolto oltre 2.000 pattugliamenti in Iraq. In circa i due terzi dei casi si è trattato di pattugliamenti a piedi, perciò i soldati dovevano lasciare i loro veicoli. In circa un terzo dei casi, i pattugliamenti sono stati effettuati di notte.

Sulla base delle informazioni fornite dalla parte americana, da quando è arrivata in Iraq, l'unità avrebbe effettuato oltre 1.000 Punti di Controllo del Traffico (TCP), la maggior parte di essi lungo la Route Irish.

Le statistiche sulle perdite militari statunitensi subite a causa degli attacchi terroristici sono coperte da classifica.

4. Battaglione di Artiglieria

Il Battaglione di Artiglieria era nuovo nell'AOR di Baghdad, essendo arrivato il 21 febbraio 2005, con inizio del periodo di affiancamento all'unità precedentemente impiegata in sito (il Battaglione C) il 22 febbraio 2005. La sera del 4 marzo 2005, il personale del Battaglione di Artiglieria stava svolgendo l'ultima sera di affiancamento con il Battaglione C ed era responsabile delle operazioni di sicurezza VIP. Il Trasferimento di Autorità (TOA) – cioè il passaggio di responsabilità con il reparto precedente - si è concluso solo il giorno successivo, 5 marzo 2005.

Il Battaglione di Artiglieria era responsabile della sicurezza all'interno della Zona Internazionale, come pure della sicurezza degli spostamenti dei VIP lungo la Route Irish.

Il Battaglione di Artiglieria aveva la Autorizzazione al Collegamento Diretto (DIRLAUTH) con il Battaglione di Fanteria, al fine di coordinarsi direttamente nell'ambito delle attività relative alla sicurezza della Route Irish. Si tratta del medesimo livello di coordinamento già accordato al Battaglione C dalla Divisione B (unità che avevano preceduto, rispettivamente, il Battaglione di Artiglieria e la Divisione C). Quando operava in base alla DIRLAUTH, il Battaglione di Artiglieria coordinava direttamente l'azione con reparti appartenenti o meno al proprio comando/unità, mantenendo comunque informato il comandante della Divisione C. Il TOC (Tactical Operation Centre) del Battaglione di Artiglieria trasmette tutto il traffico di coordinamento tramite il TOC della Brigata B al JOC (Joint Operation Centre) della Divisione C.

F. Deduzioni

La Route Irish e i suoi checkpoint sono continuamente sottoposti ad attacchi con IED, VBIED, RPG e altro ancora. E' quindi una strada particolarmente pericolosa in cui gli insorti possono condurre attacchi in grado di uccidere, mutilare e ferire soldati e civili.

Gli insorti adeguano continuamente i loro metodi di attacco lungo il corridoio formato dalla Route Irish.

Il lungo rettilineo in uscita dalla Route Vernon in direzione Sud che porta alla rampa per la Route Irish verso Ovest fornisce a un VBIED suicida un'ottima opportunità per prendere velocità e minacciare i soldati nelle loro posizioni.

Nei quattro mesi di permanenza in Iraq, alla data del 4 marzo 2005, i soldati del Battaglione di Fanteria avevano subito un certo numero di decessi. (13 morti e 12 feriti dal novembre 2004 al marzo 2005)

I soldati del Battaglione di Fanteria, in base all'addestramento ricevuto e al servizio effettuato in Iraq, erano esperti in pattugliamenti, nel garantire la sicurezza delle strade e nell'effettuare TCP.

I militari del Battaglione di Artiglieria non avevano maturato l'esperienza necessaria per formulare ordini operativi e monitorare le attività operative svolte dalle unità dipendenti durante l'esecuzione delle "missioni di blocco".

È stato un errore lasciare i militari del Battaglione di Artiglieria a gestire il TOC, laddove non erano ancora capaci di gestirlo correttamente e non erano in grado di coordinarsi con le altre unità e con gli altri TOC e JOC né di superare quelle che, secondo le testimonianze raccolte, sono normali (nel senso che si presentano quotidianamente) difficoltà nei collegamenti a distanza.

La Route Irish è, di fatto, l'unica strada di grande comunicazione, e certamente la più utilizzata, che dal centro di Baghdad conduce rapidamente all'Aeroporto Internazionale della città, ed è continuamente e quotidianamente percorsa da diplomatici, militari, dal personale delle Organizzazioni Internazionali, delle ONG, da uomini d'affari, oltre che, naturalmente, da cittadini iracheni.

Non risulta che siano state diramate indicazioni o raccomandazioni in merito all'esigenza, per coloro che percorrono la Route Irish e la Route Vernon, di utilizzare scorte o altre particolari precauzioni (ad esempio obbligo di comunicazioni preventive a autorità militari o civili) durante le fasce orarie non soggette al coprifuoco.

III. PUNTI DI CONTROLLO DEL TRAFFICO, POSTI DI BLOCCO E ADDESTRAMENTO

A. Introduzione

Questa parte approfondisce i TCP, i “BP” e le problematiche relative all’addestramento. Si inizia esaminando la differenza tra un TCP e un “BP”. Vengono quindi valutate le Procedure Operative Vigenti (SOP) in materia di TCP e di “BP” delle varie unità coinvolte e, a seguire, viene svolta una disamina dell’addestramento sui TCP, sui “BP”, sul materiale d’armamento e sulle Regole di Ingaggio (ROE) ricevuto dai soldati in servizio presso il “BP” 541 prima del 4 marzo 2005. Vengono illustrate le ROE vigenti quella notte. La sezione si chiude con deduzioni e raccomandazioni.

B. Punti di Controllo del Traffico e Posti di Blocco

In passato, il Battaglione di Fanteria aveva ricevuto spesso l’ordine di istituire dei Punti di Controllo del Traffico (TCP) e delle Posizioni di Blocco (“BP”) Stradale.

Anche se gli acronimi TCP e “BP” vengono impropriamente ma comunemente usati in modo intercambiabile, vi sono importanti differenze, la principale delle quali è che il “BP” non risulta contemplato da alcun documento formale ma rappresenta una locuzione gergale per indicare un particolare compito che può essere affidato a un TCP.

Le modalità di organizzazione e gestione dei TCP/BP statunitensi sono coperte da classifica.

C. Procedure Operative Standard (SOP) al 4 marzo 2005

I Manuali da campo e le SOP sono concepite per fornire ai reparti orientamenti per la condotta di specifiche attività operative e non sono, di per sé, cogenti. Esse offrono un parametro di riferimento per le operazioni, dal quale i comandanti possono desumere principi e tecniche da adattare alla loro missione del momento .

1. Profilo dottrinale del TCP e Blocchi stradali (Manuale da campo dell’Esercito FM 3-21.9, Cap.7)

L'istituzione di checkpoint e di roadblock e l'assegnazione di uomini agli stessi sono compiti che una Compagnia di Fanteria, e gli elementi a essa subordinati, si trovano ad assolvere assai di frequente quando devono assicurare la sicurezza di un'area nel corso di operazioni di stabilizzazione.

Un checkpoint è una struttura tattica, organizzata in un punto predeterminato, impiegata per il controllo del movimento, del traffico veicolare e appiedato, e per far rispettare le regole della circolazione.

Si ricorre a un roadblock per limitare il flusso dei veicoli lungo una strada o per inibire l'accesso a certe aree o itinerari. I checkpoint e i roadblock possono essere pianificati o improvvisi. La differenza principale sta nella portata della pianificazione e delle attività preparatorie svolte dalla unità incaricata dell'esecuzione.

Checkpoint e roadblock possono essere istituiti per:

- controllare e/o ispezionare e registrare tutte le persone e i veicoli che entrano e escono dall'area soggetta a controllo, al fine di controllare gli spostamenti nell'area di operazioni o su una strada specifica, prevenire il contrabbando o altri traffici illeciti e scoraggiare gli spostamenti illegali;
- interrompere il flusso di persone e/o autovetture lungo un itinerario;

La configurazione, la costruzione e la gestione dei checkpoint e dei roadblock dovrebbero tenere conto dei concetti di Missione, Nemico, Territorio, Truppe disponibili – Tempo e Civili (*METT-TC Mission Enemy Terrain Troops - Time Civilian*), e in particolare del tempo disponibile per realizzarli.

Nell'istituire un checkpoint o un roadblock si dovrebbero tenere presenti i seguenti fattori:

- ubicare il checkpoint o il roadblock in un punto visibile e dove il traffico non possa fare inversione, uscire dalla strada o aggirare la posizione senza essere visto;
- piazzare ostacoli sulla strada per rallentare o canalizzare il traffico verso l'area di perquisizione;
- collocare un mezzo da combattimento in posizione defilata rispetto alla strada, ma restando visibile, al fine di scoraggiare qualunque resistenza nei confronti dei soldati che stanno operando nel checkpoint. Esso deve poter colpire quei veicoli che tentino di forzare o di aggirare il checkpoint.

Vi sono molti mezzi per rafforzare un roadblock o un checkpoint, tra cui fusti ripieni di sabbia o d'acqua, pesanti blocchi di cemento (posizionati in modo da far rallentare e canalizzare i veicoli), reticolati di filo spinato (concertina), sistemati in modo da controllare qualsiasi movimento intorno al checkpoint e segnaletica indicante i limiti di velocità in entrata e in uscita dal checkpoint (sia in inglese sia in lingua locale).

2. SOP della Divisione C, TACSOP della Brigata A e FSOP del battaglione di fanteria

Le Procedure Operative Standard da Campo (FSOP) edite dalle unità statunitensi sono coperte da classifica.

5. Il Rhino Bus – Brevi note esplicative e relative TTP

Dall'ottobre 2004 lungo la Route Irish si erano verificati scontri di rilievo con gli insorti. La maggior parte degli scontri aveva visto l'impiego di RPG, SAF, IED e VBIED. Tali attacchi hanno suggerito un riesame della capacità di risposta della Coalizione con riferimento alle operazioni lungo la Route Irish.

Non esistono SOP scritte sulle operazioni Rhino Bus. Le TTP utilizzate per questo tipo di attività dal Battaglione di Artiglieria il 4 marzo 2005 sono le stesse precedentemente impiegate dal Battaglione C, tramandate verbalmente durante la fase di affiancamento.

Le tecniche di impiego del c.d. "Rhino bus", così come stabilite dalle autorità militari statunitensi sono coperte da classifica

D. Addestramento dei soldati del "BP" 541

I soldati in servizio presso il "BP" 541 il 4 marzo 2005 erano stati addestrati in merito alle SOP per i TCP presso Centri di addestramento negli USA, incluso il Centro Nazionale di Addestramento (NTC). L'addestramento rientrava nell'istruzione per la mobilitazione, e, in particolare, l'addestramento presso l'NTC si è svolto nell'ambito dell'Esercitazione Propedeutica alla Missione.

Le tematiche e gli obiettivi addestrativi relativi alla realizzazione e gestione dei TCP statunitensi sono coperte da classifica

La sera del 4 marzo 2005, tenuto conto del fatto che due notti prima due soldati del Battaglione di Fanteria erano stati uccisi da un IED, facendo altresì affidamento sulla sua esperienza, e sull'addestramento effettuato e sulla propria valutazione del rischio, il Comandante della Compagnia decise di incrementare la TTP del Battaglione D posizionando due HMMWV presso il "BP" 541, allo scopo di migliorare le misure di sicurezza del proprio reparto. Infatti, a causa della minaccia costituita dagli IED e dai VBIED, secondo quanto da lui dichiarato, la protezione del reparto assumeva una valenza prioritaria. In tale ambito di innovazioni si inserirebbe la decisione del Sig. USA-A-3 di assegnare al mitragliere del veicolo di copertura il compito di azionare il puntatore laser a luce verde.

E. Addestramento ricevuto dai soldati del "BP" 541 sulle Regole di Ingaggio (ROE)

Nell'ambito della loro preparazione all'impiego in teatro, i soldati sono stati addestrati sulle regole di ingaggio (ROE) inizialmente negli USA, successivamente in Kuwait e in Iraq. L'addestramento negli USA fu incentrato soprattutto sui concetti di base delle ROE, quali la progressione nell'uso della forza, l'intento ostile, l'atto ostile e l'identificazione certa. In particolare, i soldati sono stati istruiti sul diritto all'autodifesa, che consente loro di difendere se stessi e le Forze della Coalizione con tutta la forza necessaria per privare di efficacia la minaccia potenziale. I soldati sono stati anche istruiti sulla graduazione della forza, intesa a consentire loro di impiegare misure progressivamente crescenti di forza non letale, al fine di discernere correttamente l'intento ostile e prevenire il ferimento accidentale di civili. I soldati sono stati istruiti sulla identificazione certa (PID), per cui essi devono pervenire a un ragionevole grado di certezza circa la natura propriamente militare dell'obiettivo contro cui viene aperto il fuoco. I soldati sono stati, altresì, istruiti sulle protezioni da accordare ai detenuti e ai civili, sul loro dovere di assistere i feriti e i malati, nonché sul principio di necessità militare, sul concetto di proporzionalità, su quello di discriminazione e di danno collaterale.

Mentre si trovavano presso l'NTC, alcuni consiglieri giuridici provenienti dal Centro A hanno condotto interviste non preannunciate nei confronti dei soldati, inclusi quelli del Battaglione di Fanteria, facendo loro domande sui principi di base delle ROE. Le ROE sono un aspetto chiave dell'addestramento presso l'NTC e i soldati vengono messi alla prova mediante scenari complessi, ispirati al mondo reale, che ripropongono le problematiche descritte nelle ROE, quali l'uso della forza e l'identificazione corretta di un intento ostile.

Circa un mese prima dell'evento, i soldati del gruppo in servizio presso il "BP" 541 avevano ricevuto un addestramento formale sulle ROE. Nell'addestramento rientrava lo studio di alcune situazioni tipiche riferibili alle operazioni presso i TCP, alla sicurezza dei posti fissi, e ai pattugliamenti. In tale contesto addestrativo si sottolineava, con particolare enfasi, come usare con gradualità la forza nonché come e quando usare misure non letali. Le citate situazioni tipiche evidenziavano, in particolare, i modi per distinguere un atto ostile e un intento ostile dall'innocua attività civile.

L'intero Battaglione, incluso ciascun appartenente al gruppo che attivò il "BP" 541, era stato approfonditamente istruito su una recente investigazione AR 15-6 relativa a un altro evento a fuoco. Tanto al fine di portare il battaglione a una più corretta esecuzione delle ROE. L'investigazione di cui sopra riguardava il ferimento di un civile presso un TCP, dove il veicolo stava transitando ad alta velocità e dove i soldati hanno sparato contro il veicolo. Nel corso dell'istruzione sono stati affrontati l'uso della segnaletica, delle luci chimiche, delle torce ad alto potenziale, e l'impiego graduale della forza, così come previsto per le operazioni presso punti fissi. E' stata affrontata la questione del mancato rispetto delle SOP e il fatto che un'osservanza corretta delle SOP può aiutare un soldato a discernere l'intento ostile. Un accento particolare è stato posto sulla progressione nell'uso della forza per discernere l'intento ostile.

Inoltre, ogni giorno, prima di uscire in pattuglia, i soldati sono istruiti sulle ROE. Lo stesso accadde anche il 4 marzo 2005.

Le ROE statunitensi sono coperte da classifica

F. Deduzioni

I comandanti e i soldati avevano compreso la missione loro affidata la sera del 4 marzo 2005, quella cioè di impedire ai veicoli di accedere alla Route Irish nella direzione del BIAP. Erano stati indottrinati, secondo quanto dichiarato dai loro comandanti, sulle Regole di Ingaggio applicabili a quella missione. (

Da quando erano arrivati in teatro, i soldati del “BP” 541 erano stati addestrati e periodicamente aggiornati sulle Regole di Ingaggio.

Avevano equivocato sulla durata della missione. Nessuno gli aveva detto che sarebbe durata poco. Era stato solo detto loro che avrebbero dovuto effettuare un “BP” come per il Rhino Bus (che dura normalmente 10-15 minuti).

La Divisione C, la Brigata A o il Battaglione di Fanteria non hanno emanato specifiche SOP e/o TTP scritte per l’esecuzione di una Posizione di Blocco Stradale (“BP”).

La procedura è stata tramandata dall’unità uscente (Battaglione D) all’unità subentrante (Battaglione di Fanteria) – che l’ha acriticamente accettata - durante la procedura di Avvicendamento/Trasferimento di Autorità, allorché i comandanti osservarono l’esecuzione della missione per una settimana, svolgendola la settimana successiva sotto la supervisione dell’unità uscente (fase definita in gergo “Cavalcata Sedile Destro-Sedile Sinistro”).

Il solo addestramento ricevuto dai soldati del Battaglione di Fanteria in materia di “BP”, quindi, è stato acquisito “per imitazione”, nel periodo di affiancamento col Battaglione D, operando nelle Posizioni di Blocco (“BP”) attivate lungo la Route Irish in occasione di alcune corse del *Rhino Bus* che hanno avuto luogo dopo il coprifuoco, e mai prima del coprifuoco con traffico veicolare ordinario.

A tal proposito è possibile che la metodica addestrativa condotta “per imitazione”, di per sé non ottimale per la formazione dei militari di professione, risulti ancor meno efficace se applicata, come nel caso di specie, a personale della riserva, proveniente dalla vita civile, richiamato in servizio per la specifica esigenza, quale era quello impiegato al BP 541.

Emerge con chiarezza che questi “BP” non sono stati organizzati secondo le modalità previste per un TCP; al quale, secondo la normativa di riferimento e in costatata carenza di norme specifiche, dovrebbe logicamente riferirsi la costituzione di un “BP”.

Appare a dir poco singolare che siano affidate a direttive verbali e all’“addestramento per imitazione” attuato durante le due settimane di affiancamento/TOA aspetti altamente critici quali il metodo per l’esecuzione dei TCP e delle Posizioni di Blocco Stradale (“BP”), le misure per incrementare la protezione dei reparti, fornendo contestualmente ai cittadini iracheni la massima aspettativa di sicurezza allorché si apprestino ad avvicinarsi a postazioni gestite da Forze della Coalizione.

È evidente la mancanza di un adeguato approfondimento e specificazione, in termini sostanziali e formali, delle procedure relative ai TCP e ai “BP”, incluse le valutazioni di rischio, l’equipaggiamento

necessario per il loro allestimento, le considerazioni sulla selezione del sito, e la collocazione di segnali o di indicatori chiaramente visibili sia di giorno che di notte, adottando standard comunemente accettati in ambito internazionale e, per tanto, riconoscibili facilmente sia da parte di soldati che di civili.

I soldati e, soprattutto, i loro comandanti ai vari livelli sembrano non avere ancora acquisito una sufficiente propensione a considerare la collocazione e l'organizzazione dei TCP/"BP" anche secondo la prospettiva dei conducenti civili e in base a ciò che essi possono vedere avvicinandosi a un checkpoint.

Inoltre, evidenti elementi di elevata criticità sono rappresentati nel ricercare procedure che consentano di minimizzare il numero di militari necessari per attivare un BP.

Tali riduzioni si traducono, ad esempio, nell'assegnare a un singolo militare più compiti, da eseguire contemporaneamente, o in rapidissima successione di tempo. Nel caso in esame, tale fenomeno si è tradotto nell'affidare al mitragliere del veicolo di blocco una serie di compiti impegnativi, quali quelli di:

- 1 controllare il traffico veicolare in avvicinamento;
- 2 tenere sotto controllo una zona di circa 20° a sinistra della Route Vernon;
- 3 effettuare le segnalazioni luminose per imporre l'inversione di marcia al traffico veicolare in afflusso;
- 4 sparare colpi di avvertimento, nel caso in cui le segnalazioni luminose fossero risultate inefficaci, mirando a sinistra del veicolo che sta percorrendo la rampa;
- 5 riallineare l'arma e usarla per disabilitare il veicolo, mirando al motore e alle ruote, se il veicolo continua ad avvicinarsi;
- 6 continuare a sparare – infine – per ingaggiare anche l'abitacolo del veicolo che non si sia ancora fermato.

Tale tendenza, soprattutto in assenza di un qualsiasi processo di verifica e validazione da parte dei comandi superiori, ha portato a rendere eccessivamente onerosi e di difficile esecuzione i compiti assegnati a singoli militari. La delicatezza della problematica appare amplificata dal fatto che, come visto, ci si affida all'azione di fuoco per arrestare il veicolo che non si fermi, colpendolo al motore e alle ruote, peraltro con un'arma la M240B che non è di precisione ma di area, senza accennare minimamente al ricorso ad altri tipi (non letali) di sistemi di arresto, quali bande chiodate, cavalli di frisia, ecc.

Non ci sono direttive univoche all'interno di queste unità circa l'equipaggiamento richiesto per eseguire una missione di "BP", sebbene, mancando indicazioni particolari al riguardo, il riferimento dovrebbe necessariamente rimanere quello delle norme che regolano la costituzione di un TCP con le sole differenziazioni necessarie al compimento delle specifiche missioni. Che la precedente unità sia incorsa in errore, non usando segnali nell'allestimento di un TCP con compiti di "BP", sarebbe subito dovuto saltare all'occhio degli ufficiali del Battaglione di Fanteria.

Esigere – nel corso di una missione di "BP" – che il mitragliere adoperi la torcia manuale ad alto potenziale insieme all'arma in dotazione è una prassi consolidata nell'ambito del Battaglione di Fanteria, anche se non è nemmeno stato previsto uno specifico addestramento.

Nessuno ha mai messo in discussione questo aspetto dei compiti del mitragliere e, di conseguenza,

non sono state cercate altre soluzioni più praticabili e meno pericolose.

Le misure di sicurezza previste per le corse del Rhino Bus non erano regolate da una SOP scritta che definisse, fra l'altro, le procedure da attuare per la attivazione dei relativi "BP", sottolineando, ad esempio, le differenze a livello concettuale, organizzativo ed esecutivo con le altre missioni di un TCP.

La collocazione sulla rampa – a senso unico – del CP 541 non appare ottimale, ai fini della sicurezza del traffico civile in avvicinamento, soprattutto nel caso in cui si attui una missione di "BP" per impedire l'accesso alla Route Irish. In questo caso, infatti, il traffico civile viene costretto ad invertire la marcia per ritornare, in contromano, sulla corsia sud della Route Vernon peraltro frequentemente transitata (al riguardo i soldati auditi ricordavano che la sera del 4 marzo avevano deviato la marcia addirittura di diverse decine di veicoli)

G. Raccomandazioni

Come anticipato in premessa, di seguito vengono elencate le raccomandazioni ai Principali Comandi Subordinati (MSC) che sono state condivise con la componente USA del GIC nel corso dei lavori.

E' assolutamente indispensabile sviluppare un metodo per l'esecuzione dei TCP e delle Posizioni di Blocco Stradale ("BP") che, nell'incrementare la protezione dei reparti, fornisca ai civili un minimo di aspettativa di sicurezza allorché si apprestino ad avvicinarsi a postazioni gestite dalle Forze USA. Inoltre la componente USA e quella italiana hanno convenuto sull'opportunità di procedere a un'ampia revisione delle modalità organizzative e di gestione dei TCP e dei posti di blocco. I soldati e i comandanti devono considerare la posizione secondo la prospettiva dei conducenti iracheni e in base a ciò che essi possono vedere. Una volta approvate le nuove procedure, per mantenere gli standard raggiunti si dovrà verificare che le unità istituiscano un programma di controllo della qualità della preparazione dei militari preposti alla attivazione di TCP e "BP".

La componente USA in ambito MNC-I, ad ogni buon conto pare si sia già impegnato a svolgere un'analisi a largo raggio dei Punti di Controllo di Ingresso, (ECP), dei TCP e dei "BP".

Si raccomanda di prevedere la partecipazione della Coalizione al processo di revisione così da sollecitare la condivisione delle lezioni apprese da altre Nazioni nella loro esperienza di gestione degli ECP, TCP e "BP" in un ambiente caratterizzato dalla presenza di insorti.

Si raccomanda di definire e pubblicare una SOP scritta per le corse del *Rhino Bus*.

IV. I FATTI OCCORSI AL “BP” 541

A. Introduzione

Questa parte si occupa di quanto accaduto presso il “BP” 541 la notte del 4 marzo 2005. La sezione inizia con una descrizione del sito e poi tratta brevemente dei soggetti direttamente coinvolti. Viene dettagliata la missione assegnata ai soldati del Battaglione di Fanteria. Quindi è descritto l’evento vero e proprio. A seguire, sono trattati gli eventi occorsi immediatamente dopo la sparatoria. Seguono quindi le risultanze della perizia legale. Infine la sezione si chiude con deduzioni e raccomandazioni.

B. Descrizione del sito

Il “BP” 541 era ubicato in corrispondenza della rampa che dalla Route Vernon, andando in direzione Sud, porta alla Route Irish, in direzione Ovest, circa sei miglia ad Ovest della Zona Internazionale di Baghdad. Specificamente, il “BP” 541 si trovava presso l’incrocio tra la Route Vernon e la Route Irish, ossia presso il secondo incrocio sulla Route Irish ad Est dell’Aeroporto Internazionale di Baghdad (BIAP). La strada che porta alla rampa ha inizio là dove la corsia più a Ovest della Route Vernon si divide dall’autostrada. Questo punto si trova circa 640 metri a Sud del vicino sottopassaggio sulla Route Vernon, e a circa 380 metri di distanza dal punto in cui la strada che porta alla rampa si separa dalla Route Vernon.

Nell’intersezione tra la rampa e la Route Vernon, l’autostrada diviene un cavalcavia che sormonta la Route Irish. Sulla rampa verso la Route Irish sono disposte tre barriere Jersey in cemento. Provenendo da Nord, le barriere sono disposte in modo tale che le prime due si trovano sul lato destro della rampa e la terza si trova sul lato sinistro.

La prima barriera si trova a circa 75 metri dalla spalletta in cemento del cavalcavia della Route Vernon vicino all’inizio della rampa. La seconda barriera si trova circa 37 metri al di là della prima barriera (112 metri dalla spalletta in cemento armato). La terza barriera si trova circa 31 metri al di là della seconda barriera (143 metri dalla spalletta). Questa terza barriera, che è quella più a Sud, si trova a circa 80 metri dal punto in cui la rampa si salda alla Route Irish, in direzione Ovest. La lunghezza complessiva della rampa è di circa 223 metri.

Rispetto alla posizione della barriera ubicata più a Sud, la Route Irish è direttamente a Sud di questa posizione, con le carreggiate verso Est e verso Ovest separate da uno spartitraffico di 50 metri. A Nord e a Nord-Ovest della posizione vi è un ampio spazio aperto coperto da immondizia e da detriti. Il campo si estende dalla parte inferiore della rampa alla strada laterale e verso Ovest. Immediatamente al di là della strada laterale, a circa 150 metri dalla barriera posta più a Sud, si estende un ampio insediamento abitativo con finestre e portici che si affacciano sulla rampa. Dalle case alla rampa la visuale è ininterrotta. Il cavalcavia della Route Vernon si staglia vari piani di altezza al di sopra della rampa e rimane parallelo alla rampa finché quest’ultima non curva verso Sud-Ovest, circa 50 metri

prima dell'inizio della rampa. Il cavalcavia è sorretto da ampi supporti in cemento di forma cilindrica. Il terreno sottostante al cavalcavia si presenta anch'esso coperto da immondizie e da detriti.

La strada è costruita in conglomerato cementizio, che notoriamente ha un coefficiente di aderenza minore rispetto a quelle realizzate in asfalto.

Tale circostanza appare di rilievo, in quanto i veicoli sono più facilmente soggetti a sbandare se affrontano tratti in curva ad alta velocità e se sollecitati con manovre di frenatura improvvisa, soprattutto in condizioni di bagnato, quali erano presenti sulla Route Irish la sera del 4 marzo scorso.

Tra l'inizio della rampa e il punto in cui la stessa confluisce sulla Route Irish vi è un leggero dislivello in salita. Il fondo stradale della curva risulta lievemente inclinato verso l'interno. La rampa, a parte i punti in cui sono collocate le barriere Jersey, è larga a sufficienza da consentire il passaggio di due veicoli affiancati, ossia è a due corsie.

C. Personale coinvolto

1. Il Sig. USA-A-1, nella vita civile Sergente del Dipartimento di Polizia della Città di New York, era il Comandante della Compagnia, Battaglione di Fanteria, con il compito di pattugliare la Route Irish e istituire "BP" presso quattro checkpoints la notte del 4 marzo 2005.
2. Il Sig. USA-A-2, Executive Officer della Compagnia, Battaglione di Fanteria, e il 4 marzo 2005 inizialmente si trovava presso il "BP" 541.
3. Il Sig. USA-A-3, era il comandante del plotone responsabile del "BP" 541 il 4 marzo 2005.
4. Il Sig. USA-A-4, il 4 marzo 2005 si trovava presso il "BP" 541 all'interno del veicolo di copertura.
5. Il Sig. USA-A-5, della Guardia Nazionale della Louisiana, il 4 marzo 2005 era il secondo mitragliere nel veicolo di copertura presso il "BP" 541.
6. Lo Sig. USA-A-6, il 4 marzo 2005 era l'autista del veicolo di copertura presso il "BP" 541, ed un esperto di primo soccorso di guerra.
7. Il Sig. USA-A-7, nella vita civile agente di polizia presso il Dipartimento di Polizia della Città di New York, il 4 marzo 2005 era comandante del veicolo di blocco ed esercitava le funzioni di Sergente di Plotone pro-tempore presso il "BP" 541.
8. Il Sig. USA-A-8, il 4 marzo 2005 era il mitragliere del veicolo di blocco presso il "BP" 541.
9. Lo Sig. USA-A-9, il 4 marzo 2005 era l'autista del veicolo di blocco presso il "BP" 541.
10. Il Sig. USA-A-10, il 4 marzo 2005 si trovava a bordo del veicolo del Comandante di Compagnia.

11. Il Dottor Nicola Calipari era un alto dirigente del SISMI, con un lunghissima esperienza operativa in Italia ed all'estero, comprese aree ad altissimo rischio, anche in Medio Oriente ed in Iraq che, la sera del 4 marzo, stava dirigendo un'operazione di intelligence finalizzata alla liberazione della Signora Giuliana Sgrena.

12. Il Sig. ITA-1 è un altro dirigente del SISMI, in possesso di anni di esperienza operativa, che la sera del 4 marzo 2005 faceva parte del dispositivo dell'operazione di intelligence finalizzata alla liberazione della Signora Giulia Sgrena. Egli si trovava alla guida della vettura rimasta coinvolta nell'evento.

13. La Signora Giuliana Sgrena è una giornalista italiana de "Il Manifesto". Sino al momento del suo rilascio, la notte del 4 marzo 2005, era stata tenuta sotto sequestro a Baghdad per un mese. .

D. La Missione della Pattuglia

1. Ricezione della Missione

La missione affidata alla Compagnia, Battaglione di Fanteria, il 4 marzo 2005 consisteva nel suo usuale compito, ossia pattugliare e mantenere sicura la Route Irish, ricercando IED e VBIED al fine di consentire ai convogli della Coalizione di transitare senza rischi tra la Zona Internazionale e il BIAP. La Compagnia, Battaglione di Fanteria, aveva assolto quel compito fin dal 15 febbraio 2005.

Mentre era di pattuglia, il Capitano Comandante della compagnia ricevette due rapporti concernenti altrettante VBIED, uno per una macchina di colore nero e uno per una macchina di colore bianco. Egli passò quelle informazioni ai suoi comandanti subordinati, tra cui il Sig. USA-A-3, che le passò a sua volta al personale dipendente.

Alle 18.43, il Capitano di servizio del Battaglione di Fanteria ricevette una chiamata dal Capitano di servizio del Battaglione di Artiglieria il quale gli chiedeva quanto tempo ci sarebbe voluto per attivare le misure solitamente previste per il *Rhino Bus Run* lungo la Route Irish comprendenti l'attivazione dei "BP" nei siti concordati.

Alle 19.16 il Capitano di servizio del Battaglione di Artiglieria chiamò il Capitano di servizio del Battaglione di Fanteria ordinando a tutti gli elementi di recarsi presso le posizioni assegnate per allestire i "BP" necessari per il transito in sicurezza dell'Ambasciatore.

Intorno alle 19.30, il Sig. USA-A-3 giunse al "BP" 541 con tre HMMWV. Trovò il Sig. USA-A-2 che occupava la posizione presso la rampa. Il Sig. USA-A-3 rilevò il Sig. USA-A-2. Poco tempo dopo, il Capitano Comandante della Compagnia arrivò al CP a bordo del proprio HMMWV, prese uno degli HMMWV del Sig. USA-A-3 per spostarlo, e si allontanò insieme con il Sig. USA-A-2.

Alle 19.38, il Capitano di servizio del Battaglione di Fanteria riferì al Capitano di servizio della Brigata A che tutti i posti di blocco erano stati istituiti. Il Capitano di servizio del Battaglione di Artiglieria riferì al Capitano di servizio della Brigata A che l'Ambasciatore sarebbe partito entro circa cinque o dieci minuti.

Alle 19.45, il responsabile riferì al Capitano di servizio del Battaglione di Artiglieria che il convoglio aveva lasciato la Zona Internazionale con destinazione Camp Victory. Contestualmente, il Capitano di servizio del Battaglione di Artiglieria incaricò il Capitano di servizio del Battaglione di Fanteria di dare il via al piano di chiusura al traffico della Route Irish.

2. Attivazione della Posizione di Blocco Stradale - "BP"541

Le istruzioni impartite dal Capitano Comandante della Compagnia al Sig. USA-A-3 erano di istituire una Posizione di Blocco Stradale ("BP") per facilitare il trasferimento dell'Ambasciatore lungo la Route Irish. Il Capitano Comandante della compagnia, inoltre, aveva fornito direttive sull'importanza delle misure di protezione del reparto. Egli era autonomamente pervenuto alla conclusione che il "BP" sarebbe rimasto attivo per non più di 15 minuti, tenuto conto che le sue istruzioni erano di bloccare la Route Irish secondo le modalità operative in uso per il *Rhino Bus*. Nella ricostruzione effettuata nel corso dell'indagine, il Capitano Comandante della compagnia ha indicato che i mezzi, i due HMMWV, erano orientati verso Nord in direzione della Route Vernon.

Il Sig. USA-A-3 posizionò i suoi due veicoli per attivare il posto di blocco. Egli sistemò il primo, quello di blocco, comandato dal Sig. USA-A-7, sulla strada, vicino al cordolo esterno, mettendolo a fianco della seconda delle tre barriere Jersey già presenti sulla rampa. Il Sig. USA-A-3 sistemò l'altro veicolo, quello di copertura, all'altezza della terza barriera Jersey, più vicino possibile alla Route Irish. Una volta definitivamente sistemati, entrambi i veicoli erano rivolti verso la Route Irish e non verso la Route Vernon. Le testimonianze di tutti i soldati sul posizionamento dei veicoli sono tra loro più o meno differenti e a volte anche contrastanti, ma quello sopra esposto è sembrato il posizionamento più probabile ancorché non affatto sicuro.

Il Sig. USA-A-3 – a suo dire – posizionò i veicoli cercando di fare in modo di distanziarli dal cavalcavia (luogo dal quale talora vengono lanciate bombe a mano) e di lasciare libera la visuale in direzione del traffico in arrivo. Era sua intenzione anche lasciare ai veicoli in arrivo spazio sufficiente per fermarsi e fare inversione in direzione della Route Vernon. Nondimeno, la distanza da lui interposta tra il veicolo avanzato in posizione di blocco (in combinazione con la seconda barriera di cemento) e la Linea di allertamento era di soli 118 metri circa, peraltro senza alcun ostacolo che impedisse fisicamente il passaggio in quei 118 metri fino al primo veicolo militare, senz'altro una distanza inferiore a quella precedentemente usata dal Battaglione D, che posizionava il veicolo di blocco all'altezza della terza barriera di cemento.

Il veicolo del Sig. USA-A-7 era, quindi, posizionato in modo da impedire al traffico di utilizzare la rampa per accedere alla Route Irish, talché se un'autobomba avesse cercato di forzare il blocco si sarebbe dovuta necessariamente arrestare contro quel veicolo, coinvolgendolo in un'esplosione. L'altro veicolo era posizionato in modo da fornire copertura sull'area e da bloccare il traffico che avesse tentato di accedere contromano alla rampa dalla Route Irish.

Dopo essersi consultato con il Sig. USA-A-7, il Sig. USA-A-3 stabilì che la Linea di Allerta coincidesse con la spalletta in cemento del cavalcavia della Route Vernon. La Linea di Avvertimento fu stabilita in coincidenza con il secondo palo della luce posto sul cavalcavia sovrastante la rampa, contando dalla Linea di Allerta.

Il Sig. USA-A-3 e il Sig. USA-A-7 informarono i mitraglieri sul posizionamento delle Linee di Allerta e di Avvertimento, e rividero con loro quando bisognasse accendere la torcia ad alto potenziale e quando sparare i colpi di avvertimento. I soldati capirono approssimativamente quanto loro spiegato e in taluni casi hanno legato la posizione di tali linee, non indicate sul terreno e non segnalate, a diversi punti di riferimento, spostati di alcuni metri rispetto a quelli scelti dai superiori.

3. I compiti assegnati ai soldati impiegati al BP 541

Il Sig. USA-A-9 era l'autista del veicolo di blocco e aveva il compito di rimanere seduto al posto di guida, rivolto ad Ovest verso la Route Irish.

Il Sig. USA-A-8 era il mitragliere del veicolo di blocco. Egli doveva rimanere nella torretta, rivolto verso Nord in direzione della sommità della rampa verso il traffico entrante. Da lì, egli doveva azionare una torcia manuale ad alto potenziale da tre milioni di candele, che doveva accendere non appena possibile in direzione dei veicoli in avvicinamento. Qualora le segnalazioni luminose fossero risultate inefficaci, avrebbe dovuto sparare colpi di avvertimento mirando a sinistra del veicolo che stava percorrendo la rampa. A quel punto, se il veicolo avesse continuato ad avvicinarsi, avrebbe dovuto riallineare l'arma e usarla per disabilitare il veicolo, mirando al motore e alle ruote. Infine, qualora il veicolo non si fosse ancora fermato, avrebbe dovuto continuare a sparare per ingaggiare anche l'abitacolo del veicolo.

Il Sig. USA-A-7, comandante del mezzo di blocco e sostituto Sergente di plotone, doveva prestare servizio a terra in modo da poter svolgere compiti di sicurezza attorno al proprio veicolo.

Il Sig. USA-A-6 era il conducente del mezzo di copertura e aveva il compito di rimanere seduto al posto di guida, rivolto a Ovest lungo la Route Irish.

Il Sig. USA-A-5 doveva restare nella torretta del veicolo di copertura da dove avrebbe, tra l'altro, dovuto utilizzare un puntatore laser a luce verde. Aveva, infatti, il compito di accendere il laser puntandolo verso un veicolo proveniente dalla Route Vernon non appena lo avesse visto, possibilmente in corrispondenza della Linea di Allerta, indirizzandolo sul parabrezza dal lato del guidatore. Egli aveva anche il compito di coprire con la sua mitragliatrice l'area compresa tra la Route Irish e la rampa.

Il Sig. USA-A-4 doveva prestare servizio a terra nei pressi del veicolo di copertura, garantendone la sicurezza.

Il Sig. USA-A-3 doveva prestare servizio a terra, vigilando sul funzionamento del "BP" di cui era responsabile.

4. Comunicazioni relative alla durata della missione

Il Capitano Comandante della compagnia, il Sig. USA-A-3 e il Sig. USA-A-7 erano tutti preoccupati per il lungo tempo trascorso dai soldati presso i loro posti di blocco. Il Capitano Comandante della compagnia ha dichiarato che era preoccupato per il fatto che, lasciando i suoi soldati in una posizione statica per più di 15 minuti, li avrebbe esposti a possibili attacchi. Egli era anche preoccupato perché non stava svolgendo adeguatamente la sua missione di pattugliamento, in quanto i suoi soldati non potevano allontanarsi dai “BP”.

Almeno in due occasioni il Capitano Comandante della compagnia verificò presso il TOC del Battaglione di Fanteria se fosse possibile sospendere i “BP” e restituire i suoi uomini alla loro missione di pattugliamento. A fronte di tale richieste il TOC del Battaglione di Fanteria lo informava che il convoglio non era passato, confermando l’ordine originario di mantenere i BP sulla Route Irish.

Alle 20.10, il Capitano di servizio della Brigata A chiese il permesso al JOC della Divisione C di aprire i “BP” consentendo il passaggio di veicoli fino a 15 minuti prima del passaggio dell’Ambasciatore.

Alle 20.14, il Capitano di servizio del JOC della Divisione C informò il Capitano di servizio della Brigata A che la Compagnia, Battaglione di Fanteria poteva interrompere i “BP” fino alle 20.18.

Alle 20.15, il Capitano di servizio della Brigata A segnalò al Capitano di servizio del JOC della Divisione C che i “BP” attivati dalla Compagnia, Battaglione di Fanteria avrebbero dovuto rimanere in funzione.

Alle 20.20, il Capitano di servizio della Brigata A notificò al Battaglione di Fanteria l’ordine di continuare a mantenere attivi i posti di blocco.

Alle 20.30, il Capitano Comandante della compagnia chiese nuovamente se fosse possibile togliere i “BP”. Gli fu risposto che la Divisione C aveva indicato di non spostarsi dai posti di blocco, che il convoglio sarebbe passato sulla Route Irish entro circa venti minuti, e che il convoglio sarebbe stato composto da veicoli.

Le modalità esecutive di dettaglio dei movimenti in questione sono coperti da classifica.

Non ci sono prove che indichino che il Battaglione di Artiglieria abbia trasmesso le informazioni relative agli orari di partenza e arrivo del VIP ad alcuna altra unità.

Di conseguenza, i soldati della Compagnia, Battaglione di Fanteria ricevettero l’ordine di restare presso i loro “BP”.

Fatta eccezione per i registri di servizio, non esisterebbe, secondo quanto assicurato dai membri americani del Gruppo di Investigazione Congiunto che hanno provveduto a sentire direttamente i responsabili delle TOC/JOC, altra documentazione scritta, né registrazioni su nastro delle comunicazioni intercorse tra le unità interessate circa le attività di coordinamento per il blocco della Route Irish la sera del 4 marzo 2005.

E. I fatti occorsi al “BP” 541

Quanto segue rappresenta ciò che è stato possibile individuare per quanto riguarda lo sviluppo dell’evento, sulla base delle testimonianze dei protagonisti.

Alle 20.45 circa del 4 marzo 2005, i soldati in servizio presso il “BP” 541 si trovavano nelle stesse posizioni che occupavano fin dalle 19.30. Era trascorsa quindi un’ora e un quarto dall’attivazione del BP e i militari risentivano comprensibilmente di una crescente tensione. Essi erano riusciti a far fare inversione a un certo numero di veicoli, anche se avevano causato pure un tamponamento a catena.

Il Sig. USA-A-8, che cinque giorni prima, il 27 febbraio 2005, era stato riaddestrato all’uso della mitragliatrice M240B, si trovava nella torretta quale mitragliere del veicolo di blocco. Egli era ancheresponsabile dell’impiego della torcia ad alto potenziale e della mitragliatrice M240B.

Il Sig. USA-A-9 si trovava al posto di guida del veicolo di blocco, rivolto a Ovest (in direzione della Route Irish).

Il Sig. USA-A-7 si trovava presso il veicolo di copertura e stava discutendo del “BP” con il Sig. USA-A-3 e con il Sig. USA-A-4.

A bordo del veicolo di copertura, il Sig. USA-A-5 si trovava in torretta da dove doveva tenere sotto osservazione armata l’area compresa tra la Route Irish e la rampa (un settore di visuale pari a circa 270°). Egli era responsabile del puntatore laser a luce verde da impiegare all’altezza dell’Alert Line (al di fuori del margine destro del già ampio settore di osservazione di cui sopra).

Il Sig. USA-A-4 era seduto sui sedili posteriori del veicolo di copertura ed era intento a pulire le lenti dei suoi occhiali protettivi.

Il Sig. USA-A-6, l’autista del veicolo di copertura, stava seduto al posto di guida, guardando in direzione della Route Irish verso Sud-Ovest.

Il Sig. USA-A-3 era sceso dal veicolo e stazionava nei pressi di esso.

In quel mentre, la Toyota Corolla, con a bordo il conducente, il Dr. Calipari e la Signora Sgrena, stava dirigendosi verso il BIAP. La vettura proveniva, diretta a Sud, dalla Route Vernon e si dirigeva verso la rampa per la Route Irish in direzione Ovest. Il conducente della Toyota non ricorda di avere controllato il tachimetro nei pressi della rampa, ma ricorda che procedeva a velocità costante pari a circa 70 Km/h prima di entrare in una enorme pozza d’acqua in un sottopasso a circa 1,2 km dalla rampa. La Signora Sgrena concorda sul fatto che prima di imbattersi nella pozza la vettura andasse a una “velocità normale”. All’uscita dalla pozza d’acqua la marcia aveva subito un sensibile rallentamento. I fari e la luce interna di cortesia del veicolo erano accesi e il finestrino lato guida era abbassato per metà. La Toyota Corolla disponeva di un impianto frenante anti-bloccaggio.

La strada era bagnata e il conducente, uscendo dal sottopassaggio allagato, come già detto, aveva

prudentemente rallentato l'andatura nel timore di incontrare ulteriori allagamenti. Tale affermazione è confermata da quella del funzionario del SISMI che li attendeva all'ingresso dell'aeroporto, in quel momento in contatto telefonico con il conducente. Apprestandosi ad affrontare la rampa di uscita dall'autostrada il conducente ha ulteriormente rallentato. Entrambi i rallentamenti d'andatura sono stati percepiti, e lucidamente ricordati, perfino dalla Signora Sgrena, che in quel momento non era certo interessata allo stile di guida.

Tali affermazioni trovano ulteriore conferma nel fatto che se il conducente:

- avesse impegnato la curva ad alta velocità, la Sig. ra Sgrena, seduta sul sedile posteriore sinistro, avrebbe avvertito chiaramente l'effetto della forza centrifuga;
- avesse - come affermato dai militari statunitensi - frenato bruscamente, la Sig. ra Sgrena avrebbe inevitabilmente avvertito il repentino cambiamento di andatura, cosa che non è successa.

In merito alla velocità tenuta dalla Toyota le testimonianze dei militari statunitensi, che hanno sparato o che comunque hanno avuto un ruolo o una responsabilità nella sparatoria, pur simili tra loro, appaiono contraddittorie e non univoche (la velocità della vettura viene stimata, con pretesa precisione, da ognuno in maniera diversa: si va da 50 mph a 80 mph) e sembrano viziate da fattori emotivi (ad es. chi ha sparato si è sentito minacciato e ha detto di aver pensato alle figlie piccole nel mentre contava freneticamente i secondi, osservava lo spazio percorso dalla vettura, svolgeva le operazioni matematiche necessarie a calcolare la velocità del veicolo che si avvicinava inesorabile, urlava a squarciagola ma nessun altro soldato ha sentito le grida per farsi sentire dal conducente della Toyota, azionava con la mano sinistra il faro pesante cercando di illuminare il conducente della vettura, sparava con la mano destra colpi d'avvertimento in mezzo al prato alla sua sinistra, buttava via la lampada cambiando contestualmente le condizioni di illuminazione della rampa, imbracciava la mitragliatrice con entrambe le mani, la girava verso la vettura ormai giunta a una distanza troppo ravvicinata per una sospetta autobomba, mirava e sparava avanti alla vettura per cercare di colpire motore e ruote. Il tutto in una manciata di secondi.

Non può escludersi che tali testimonianze risultino influenzate, nei ricordi, dal brevissimo lasso di tempo in cui gli interessati, chi più chi meno, hanno avuto la vettura nel proprio campo visivo; neppure a tali deposizioni sembra estraneo l'intuitivo convincimento che ad una maggiore velocità accreditata al veicolo dovesse conseguire un minor rischio di vedersi attribuito qualche errore di valutazione.

Infine, a parte i due mitraglieri che avevano una possibile visuale sino alla Alert Line, altri avrebbero rivolto la loro attenzione alla macchina solo dopo aver visto accendere la lampada o aver sentito gli spari.

Ancorché il personale in servizio presso il "BP" 541 non stesse utilizzando alcun cartello o altro tipo di segnale, le Linee di Allerta e di Avvertimento erano state stabilite. Esse erano approssimativamente note ai soldati, ma non erano assolutamente riconoscibili da parte dei conducenti delle autovetture che entravano nella rampa.. Non era però stata fissata la Stop Line prevista dalla SOP sul TCP.

L'unica possibilità che avevano i conducenti delle vetture in arrivo di capire che forse c'era un blocco stradale era basata sulla capacità dei soldati statunitensi di attirare la loro attenzione

indirizzando sugli abitacoli dei veicoli i segnali luminosi, operando al momento giusto e nel punto giusto.

Ciò, ovviamente, avrebbe richiesto, oltre a notevoli capacità di coordinamento nei movimenti da parte dei soldati americani, anche un elevatissimo e costante livello di attenzione. In particolare, un'attenzione continua - per un periodo prolungato - da parte dei due mitraglieri, che dovevano mantenere sotto costante vigilanza l'inizio rampa.

Ma i mitraglieri dovevano sorvegliare con attenzione anche altri settori: in particolare, il Sig. USA-A-5 doveva tenere sotto osservazione armata un ulteriore settore di altri 270°. Peraltro, il veicolo del Sig. USA-A-5 era in posizione di blocco nei confronti di veicoli eventualmente diretti in contromano dalla Route Irish alla rampa e il Sig. USA-A-5 era il mitragliere di quel veicolo.

La torcia ad alto potenziale adoperata dal Sig. USA-A-8 era di tipo ad azionamento manuale mediante interruttore a grilletto da tre milioni di candele, alimentata attraverso un cavo di collegamento all'impianto elettrico del veicolo di blocco. I soldati del "BP" 541 non sapevano che gli italiani si stessero avvicinando.

Mentre la Toyota Corolla si avvicinava alla rampa, il conducente era in collegamento telefonico costante (via cellulare) con il suo collega all'ingresso dell'aeroporto tenendolo permanentemente aggiornato sulla situazione, secondo consolidata procedura di sicurezza; per ovvi motivi il suo livello di attenzione era alto. Il Dr. Calipari stava parlando anch'egli a un telefono cellulare. Né il conducente né il Dr. Calipari erano a conoscenza del fatto che la rampa per la Route Irish fosse bloccata da un "BP".

Il conducente era comunque al corrente del fatto che la rampa era semi-ostruita dalle barriere Jersey (disposte perpendicolarmente rispetto al bordo stradale e di larghezza tale da occupare circa metà della carreggiata disponibile), da prevedibili ampie pozzanghere di acqua e temeva che ci potessero essere trappole esplosive collocate in corrispondenza del bordo stradale.

Peraltro, il conducente era al corrente del fatto che gli americani, talvolta, ricorrevano a questi tipi di blocchi stradali senza segnali né cartelli indicatori, definiti "*Illegal Checkpoints*" nel gergo della comunità occidentale a Baghdad, conosceva le loro modalità operative e sapeva che poteva imbattersi in uno di essi. Il Dott. Calipari e il conducente, inoltre, erano stati avvertiti dal Vice Comandante del Corpo d'Armata Multinazionale della pericolosità rappresentata dal personale di pattuglia del contingente americano e del nervosismo recentemente dimostrato da quest'ultimo ai checkpoints.

Il Sig. USA-A-8 utilizzava la torcia manuale ad alto potenziale.

A un certo punto della rampa, il conducente vide una luce alla sua destra, più in alto di quella che normalmente è l'altezza media dei veicoli, ma non ne fu accecato. I due mitraglieri erano gli unici soldati posizionati in modo da poter vedere il veicolo in arrivo al momento della sparatoria.

Il mitragliere del veicolo di blocco sparò almeno due raffiche ravvicinate con la sua M240B, una breve, una lunga.

I primi proiettili che il conducente della Toyota vide provenivano da destra.

Il veicolo aveva superato la Linea di Avvertimento, quando fu colpito da proiettili calibro 7.62 mm.

I proiettili colpirono il lato destro e la parte anteriore della vettura.

Il Sig. USA-A-8 sparò più di 11 colpi. Gli undici proiettili calibro 7.62 mm., che hanno colpito la vettura, provenivano, secondo i periti legali, dalla medesima M240B (numero di serie U87744), ossia quella impiegata dal Sig. USA-A-8.

Mentre vedeva i traccianti venirgli addosso, e sentendo i proiettili che colpivano il mezzo, il conducente frenò repentinamente il veicolo, lasciò cadere il cellulare, e si raggomitò sul lato sinistro del sedile di guida in quanto continuavano ad arrivare colpi.

I traccianti apparivano di colore rosso.

Lo pneumatico anteriore sinistro del veicolo fu colpito da un proiettile, ma il conducente non si accorse di tale ultima circostanza.

Il veicolo si fermò in pochi metri di frenata in modo tale che la prima barriera Jersey era allineata con il veicolo tra gli sportelli anteriori e quelli posteriori.

Tutte le dichiarazioni rese dai soldati indicano che il veicolo di blocco e quello di copertura si trovavano sulla rampa quando furono esplosi i colpi. Le dichiarazioni rese dal conducente non contraddicono questo punto, ancorché siano compatibili anche con altre possibili versioni.

Non c'erano altri veicoli sulla rampa al momento dell'evento, né altre persone, e il luogo dell'evento non poteva essere visto da nessun altro "BP".

Sul nastro dell'M240B del veicolo di blocco, il rapporto tra cartucce ordinarie e traccianti delle munizioni rimanenti è di 1:1. Ma la cassetta delle munizioni non risulta essere stata immediatamente sigillata/sequestrata come corpo del reato e pertanto non è consentito ritenere con sicurezza che il nastro fosse lo stesso usato nell'occorso o con lo stesso rapporto tra pallottole ordinarie e traccianti.

F. Fatti successivi all'evento

Subito dopo la cessazione degli spari, il conducente uscì dalla vettura con le mani in alto, il cellulare in una mano, e gridò ai soldati di essere dell'Ambasciata italiana.

Il Sig. USA-A-3, il Sig. USA-A-7, il Sig. USA-A-4 ed il Sig. USA-A-9 si avvicinarono alla vettura con le armi spianate e si occuparono del conducente ferito. Il Sig. USA-A-7, nella vita civile un agente del Dipartimento di polizia della città di New York, lo perquisì sommariamente, (anche se non si accorse che il conducente aveva indosso un caricatore della pistola) per verificare che non fosse armato e gli chiese se c'erano altre persone all'interno della vettura. Il conducente rispose che ce ne erano altre due e che c'era un'arma sul sedile anteriore e una indosso al passeggero di sesso maschile. Egli avvisò

il Sig. USA-A-7 che entrambe le armi avevano il colpo in canna.

Il Sig. USA-A-7 allora fece spostare il conducente a circa 10 metri di distanza dalla vettura e sul lato della strada per interrogarlo ed esaminarlo. Dopo avere inizialmente preso in custodia i cellulari, i documenti e i tesserini del conducente e del Dr. Calipari, il Sig. USA-A-7 restituì il tutto al conducente. A un certo punto, il Sig. USA-A-7 diede ordine che la leva del cambio della vettura fosse posizionata in posizione di *park*, dal momento che la vettura continuava a muoversi.

Il Sig. USA-A-4 e il Sig. USA-A-3 perquisirono il mezzo. Il Sig. USA-A-3 ordinò al Sig. USA-A-5 di informare il Capitano Comandante della compagnia e di fare avvicinare il Sig. USA-A-6 con la borsa dei medicinali. Il Sig. USA-A-6 giunse alla macchina e trovò il Dr. Calipari mortalmente ferito. Il Sig. USA-A-6 applicò un bendaggio alla ferita del Dr. Calipari ma quest'ultimo spirò pochi minuti più tardi.

Il Sig. USA-A-9 tentò anch'egli di fornire assistenza al Dr. Calipari. Egli tornò al veicolo in posizione di blocco e diede il cambio al Sig. USA-A-8 in torretta per consentirgli di riprendersi.

Il Sig. USA-A-7 disse al Sig. USA-A-8 di mettersi seduto al posto di guida perché non voleva che vedesse ciò che aveva fatto.

A quel punto il Sig. USA-A-6 si occupò delle ferite della Signora Sgrena.. Egli cercò di somministrarle una flebo per via endovenosa ma, a suo dire, gli aghi di cui disponeva erano troppo grandi. Nel frattempo, il Sig. USA-A-4 applicava un bendaggio alla spalla ferita della Signora Sgrena.

Quindi giunse sul posto il Capitano Comandante della compagnia, accompagnato dal Sig. USA – A 11, che era un sanitario qualificato. Il Sig. USA – A 11 controllò la Signora Sgrena prendendosi cura del suo stato di shock. Quindi confermò che il Dr. Calipari era deceduto.

Il Capitano Comandante della compagnia valutò la situazione, trasmise le informazioni necessarie al proprio comando e ordinò che i feriti venissero trasportati all'Ospedale da Campo (CSH), all'interno della Zona Internazionale, affinché fossero curati. Egli richiese anche un'ambulanza per la salma del Dr. Calipari. La Signora Sgrena fu fatta salire sul veicolo dal quale aveva sparato il Sig. USA-A-8 e si avviò verso il CSH insieme al veicolo di copertura. Il conducente fu trasportato più tardi da un altro veicolo tratto da un elemento della pattuglia del Capitano Comandante della compagnia. Tutto l'equipaggiamento che si trovava nella Toyota Corolla prima della sparatoria fu in seguito fatto pervenire al conducente.

Prima di essere trasportato al CSH, il conducente fece almeno sette telefonate con il proprio cellulare. Egli cercò di chiedere informazioni sullo stato di salute dei suoi compagni ma non riuscì a ottenere risposta. Il Sig. USA-A-10 giunse insieme al Capitano Comandante della compagnia e si rese conto che il conducente, come lui, parlava spagnolo. Egli fu così in grado di informare il conducente circa lo stato di salute dei suoi compagni.

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 in un primo momento chiesto e ottenuto

l'autorizzazione a recarsi sul posto dell'evento (distante circa un chilometro), mentre successivamente il Comandante della Compagnia, arrivato sul luogo dell'evento, negava tale autorizzazione adducendo motivi di sicurezza. Tuttavia altri ufficiali statunitensi del MNC e MNF sono stati autorizzati a recarsi sul posto.

Il conducente cercò di spiegare al Sig. USA-A-10 chi fosse la Signora Sgrena e che stava cercando di raggiungere l'aeroporto (BIAP). Il conducente ebbe un leggero capogiro, quindi il Sig. USA-A-10 gli portò dell'acqua. Il conducente continuava a fare telefonate. Il conducente contattò il funzionario del SISMI all'aeroporto che fece venire al telefono l'Assistente Militare americano del Vice Comandante del Corpo d'Armata Multinazionale. Il conducente allora fece parlare il Capitano Comandante della compagnia con il predetto Assistente Militare. Il conducente continuò a insistere che voleva andare in aeroporto. Dopo una delle telefonate, però, egli disse che aveva bisogno di andare presso l'ospedale dove era stata condotta la Signora Sgrena.

La testimonianza del Sig. USA-A-10 si pone in netta dissonanza con tutte le altre quando riferisce di aver sentito il conducente dire che:

- prima di essere inquadrato dalla luce e colpito dai proiettili era nel panico;
- che per questo aveva accelerato;
- aveva fretta di recarsi all'aeroporto.

Al riguardo – premesso e considerato che il Sig. USA-A-10 è un mero testimone *de relato* e che per sua stessa ammissione parla la lingua spagnola con la quale il conducente gli aveva rivolto la parola meno bene di quest'ultimo – è facile pensare che il Sergente di Prima Classe abbia quanto meno capito male o frainteso. D'altra parte nessun testimone oculare ha visto il conducente accelerare, al contrario lo hanno visto rallentare (vedasi testimonianza Sgrena); non c'era nessun motivo per avere fretta di arrivare all'aeroporto, anzi ve ne erano diversi per rallentare l'andatura. Nessun altro testimone USA, descrivendo il conducente, lo ha definito “nel panico”, semmai scosso per il fuoco amico, e addirittura il funzionario del SISMI all'aeroporto che parla con il conducente al telefono né la Signora Sgrena si sono accorti di tracce di panico nel comportamento del conducente.

Infine c'è da notare che il comportamento post incidente tenuto dal conducente appare molto professionale e presente a se stesso: si occupa di identificarsi come “amico”, fornisce subito indicazioni ai militari USA in merito alle armi presenti a bordo delle vettura e alle modalità per metterle in sicurezza, si occupa dello stato di salute dei suoi compagni, mantiene un costante collegamento con i propri superiori e con le Autorità di Governo, cui fornisce aggiornamenti di situazione.

Sull'evento fu fatto rapporto tramite i canali di comando, e il Generale Comandante della Divisione C ordinò subito che fosse svolta un'inchiesta del comandante/indagine preliminare. Tuttavia, prima che l'incaricato delle indagini arrivasse sul posto, gli HMMWV coinvolti nell'evento erano già partiti alla volta del CSH e la macchina era stata spostata asseritamente nel tentativo di ripristinare la viabilità nel luogo dell'evento e di poter così riaprire la rampa al traffico locale.

Il Comandante della Brigata A arrivò circa due ore dopo l'evento e, al fine di dare il massimo sostegno possibile all'inchiesta del comandante, ordinò che la vettura fosse rimessa nella posizione in cui si trovava nel momento in cui si era fermata.

G. Evidenze rilevate dai periti

1. Rapporto del 5 marzo 2005

Nelle ore successive alla morte del Dott. Calipari, sotto la guida di personale del CID, alcuni addetti alle Combat Camera scattarono delle fotografie della scena dell'evento. La posizione esatta dei tre veicoli coinvolti nell'evento non ha potuto essere determinata perché i due HMMWV erano stati spostati in occasione del trasporto della Signora Sgrena all'Ospedale di Supporto per le Unità di Combattimento (CSH), e la Toyota Corolla era stata spostata durante le operazioni di ripristino del sito.

2. Rapporto dell'11 marzo 2005

In base alle misurazioni effettuate mediante GPS, l'indagine legale svolta la mattina dell'11 marzo 2005 presso la scena dell'evento ha fornito le seguenti distanze tra i punti rilevanti:

I dati relativi alla struttura del BP 541 perizie sono coperti da classifica.

3. Rapporto del 14 marzo 2005

Dopo la rimozione della vettura dal luogo dell'evento, sulla stessa è stata svolta una perizia legale. I periti americani, giunti dagli Stati Uniti, hanno individuato 11 fori di ingresso di proiettili. Essi sono compatibili con proiettili calibro 7,62 mm. Tre proiettili hanno perforato la porzione frontale della macchina in corrispondenza del paraurti, del faro anteriore destro e del parafango destro. Due proiettili hanno perforato il parabrezza. Sei proiettili hanno perforato il lato destro, la porta destra e i finestrini anteriore destro e posteriori. Non sono stati rilevati fori di ingresso di proiettili o danni da proiettili di rimbalzo sotto il pianale dell'autovettura.

Tale rapporto è giunto alla conclusione che l'ipotesi - emersa dalle testimonianze dei soldati - che tutti e 11 i proiettili provengano da un unico punto d'origine è plausibile. I periti non hanno potuto determinare in modo incontrovertibile la distanza effettiva tra la macchina e la mitragliatrice per via di diverse variabili: l'angolo formato dalla curva e il grado di curvatura della carreggiata; le depressioni o le elevazioni del terreno; lo spostamento laterale della vettura; i tempi di reazione umani, la modulazione della velocità e della frenata da parte del guidatore; una gomma bucata; e il movimento laterale e verticale della mitragliatrice. Le condizioni di sicurezza del sito dell'evento hanno impedito agli ispettori di recarsi sul posto per approfondire a sufficienza tutte le predette variabili. (il relativo rapporto è unito al presente Rapporto, senza classifica).

H. Deduzioni

Il Sig. USA-A-3 doveva istituire velocemente il “BP” e riteneva di dover mantenere la posizione per un arco di tempo contenuto. In breve, tenuto conto di ciò che il Sig. USA-A-3 doveva considerare, egli ha preso quella che ha ritenuto essere la decisione migliore nel predisporre il “BP” per l’esecuzione della missione.

Non ha, tuttavia, tenuto in alcuna considerazione il punto di vista dei conducenti delle vetture in arrivo né ha dato luogo al piazzamento di segnali od ostacoli, come invece è previsto che si faccia ai Traffic Control Points. Peraltro, col passare del tempo, quando ormai era chiaro che non c’era più nessun motivo per ritenere che il “BP” sarebbe durato poco, il Sottotenente non ha provveduto a migliorare in alcun modo l’efficienza della postazione, evidenziando efficacemente la presenza dei suoi uomini e mezzi nonché lo scopo della loro missione. Né ha tenuto conto che, con il passare del tempo, la soglia di attenzione si abbassa e che sarebbe stato meglio sostituire i mitraglieri, dal momento che tutto il funzionamento del “BP”, così come da lui disposto, si basava sulla costante, massima attenzione alle macchine in arrivo da parte dei mitraglieri e sulla loro capacità di reazione. Né, al momento della sparatoria, lui e il Sig. USA-A-4 ed il Sig. USA-A-7 stavano svolgendo attività di sicurezza - che pertanto era rimasta affidata interamente ai due mitraglieri già oberati da altri gravi compiti - e, per di più, stavano discutendo tra loro del prolungamento del servizio sul “BP”.

Al momento dell’evento, c’erano solo due HMMWV e sette soldati statunitensi presso il “BP” 541. Sia il veicolo di blocco che il veicolo di copertura erano posizionati sulla rampa, rivolti in direzione della Route Irish. Non c’erano altri veicoli né soldati nelle immediate vicinanze del “BP” 541, e il “BP” non poteva essere visto da nessun altro “BP” sulla Route Irish.

I soldati avevano un livello di preoccupazione più elevato del solito per via dei due allarmi VBIED e per il tempo trascorso sulla posizione.

L’inefficacia delle procedure di monitoraggio degli eventi occorsi sul campo (le comunicazioni, le segnalazioni e la condivisione delle informazioni) da parte del TOC del Battaglione di Artiglieria e l’incapacità di individuare mezzi di comunicazione alternativi con gli altri TOC delle altre unità interessate ha fatto sì che la Compagnia, Battaglione di Fanteria rimanesse presso i posti di blocco più a lungo di quanto non fosse previsto e necessario. La notte del 4 marzo 2005 era l’ultima notte di Affiancamento per il Battaglione di Artiglieria, e il 4-5 marzo 2005 è stato il primo giorno pieno di servizio dell’unità. Ciò spiega ma non giustifica l’accaduto.

La torcia manuale ad alto potenziale e il puntatore laser a luce verde sono stati i soli dispositivi di preavviso impiegati. Erano già stati utilizzati in precedenza. La loro efficacia è subordinata alla capacità e all’attenzione dei mitraglieri, nonché al loro piazzamento (ad es. il fatto che la luce del laser non è stata vista – ammesso che sia stata usata - non meraviglia, poiché è molto difficile puntare correttamente sull’abitacolo di una vettura in movimento avendo a disposizione pochissimo tempo).

Utilizzando tali dispositivi, la sicurezza di quanti sopraggiungono in prossimità di un posto di blocco è affidata quasi esclusivamente al grado di attenzione dei mitraglieri: una breve distrazione di questi ultimi e si finisce per diventare automaticamente e inconsapevolmente delle minacce da fermare

con le armi.

Sicuramente la decisione di non usare segnali stradali e nemmeno barriere fisiche (coni riflettenti, cavalli di frisia, fasce chiodate, concertina) per preannunciare e poi impedire l'imminente pericolo di entrare inconsapevolmente nella zona di tiro ha rappresentato una soluzione meno attenta alle esigenze di quanti sopraggiungono presso il "BP".

D'altra parte anche la decisione di costringere le macchine in arrivo a effettuare una inversione su di una rampa, a senso unico, di congiunzione tra due autostrade è suscettibile di implicazioni di segno negativo per la sicurezza del traffico veicolare. Ne è dimostrazione il tamponamento causato quella sera dal "BP" 541 e ne è prova quanto dichiarato dal Sig. USA-A-7, nella vita civile poliziotto di New York, che quando gli è stato chiesto se avesse considerato la pericolosità di far invertire la marcia ai civili che sopraggiungevano ha lapidariamente e significativamente risposto "qui in Iraq tutto è pericoloso".

La delegazione statunitense, a sorpresa, ha autonomamente svolto un esperimento tecnico per accertare la velocità media dei veicoli civili che, dalle 19.46 alle 20.15, impegnavano la rampa all'altezza dell'Alert Line, così come stabilita la sera del 4 marzo 2005. La delegazione italiana ha, così potuto apprendere che le vetture civili superavano l'Alert Line a una velocità media di circa 45 mph. Tanto premesso, si esprime qualche perplessità su alcuni punti. Non si capisce, infatti, perché nell'allestimento del "BP" e nella individuazione delle corrette distanze di sicurezza, non si sia tenuto conto che le vetture civili abbordavano su quel tratto stradale quasi tutte mediamente alla alta velocità attribuita dai soldati USA al conducente della Toyota. Né si comprende per quale ragione la sera del 4 marzo 2005 gli automobilisti iracheni abbiano tenuto tutti una velocità così inferiore alla media nazionale da riuscire ad arrestare la loro corsa in pochissimi metri, come dichiarato dai soldati americani.

Il Sig. USA-A-8 ha acceso la torcia manuale ad alto potenziale e ha continuato a puntarla sul veicolo mentre sparava i primi colpi. Mentre faceva girare l'arma dalla sua sinistra verso la sua destra per orientarla sul veicolo, egli ha lasciato cadere la luce e con entrambe le mani ha continuato a sparare cercando di bloccare il veicolo.

La maggior parte delle evidenze è compatibile con l'ipotesi che tutti i colpi sparati durante l'evento provenissero dall'M240B del Sig. USA-A-8 e che il rapporto proiettili/traccianti fosse di 1:1. Ma specie su quest'ultimo punto manca la certezza che si sarebbe potuta conseguire se non fosse stato alterato lo stato dei luoghi e dei reperti nell'immediatezza del fatto.

Poiché l'unità asseritamente non ha l'obbligo di effettuare un inventario delle munizioni né prima né dopo l'attività di pattugliamento, è impossibile determinare l'esatto numero di colpi sparati in origine. La scatola delle munizioni del veicolo di blocco conteneva originariamente 200 colpi. Nella scatola delle munizioni dell'M240B rimangono 142 proiettili. Non sono stati raccolti bossoli. Undici proiettili hanno sicuramente colpito il veicolo. Accettando tali premesse, si dovrebbe dedurre che non possono essere stati sparati più di altri 47 proiettili.

Sia il veicolo di blocco che quello di copertura sono stati spostati dopo l'evento secondo le disposizioni impartite dal Capitano Comandante della compagnia – con una scelta quantomeno opinabile alla luce della sua esperienza professionale di Sergente della Polizia di New York – per

trasportare la Signora Sgrena presso l’Ospedale di Supporto per le Unità di Combattimento.

I. (U) Raccomandazioni

Come anticipato in premessa, di seguito vengono elencate le raccomandazioni ai Principali Comandi Subordinati (MSC) che sono state condivise con la componente USA del GIC nel corso dei lavori.

Si raccomanda al Gruppo di Lavoro per la Protezione della Forza di esaminare, nello sviluppo della SOP del MNC-I sulle operazioni TCP, aspetti relativi alla segnaletica.

I segnali scritti in arabo e inglese dovrebbero, quando possibile, anche includere simboli internazionali.

Si raccomanda di riesaminare i siti più frequentemente adibiti a TCP considerando l’eventualità di utilizzare i segnali permanenti esistenti sui cavalcavia autostradali per avvisare i conducenti della possibile presenza, più avanti, di Checkpoint (ad esempio, “Possibile Checkpoint in arrivo – Prossima Uscita”).

Si raccomanda, inoltre, di adottare una politica più rispettosa del traffico civile, sostituendo alcuni strumenti di preavviso, come le torce manuali abbaglianti con, ad esempio, lampeggianti a luce rotante e sirene acustiche.

Si raccomanda che il Gruppo di Lavoro per la Protezione della Forza e il MNC-I/Operazioni per le Informazioni diffondano insieme una Campagna di Pubblica Informazione/Pubblico Interesse per far conoscere a tutti gli automobilisti i loro doveri dal punto di vista comportamentale mentre si accingono ad avvicinarsi e/o a transitare nei Checkpoint della Coalizione. Dette informazioni potrebbero essere affisse su pannelli o cartelloni negli aeroporti o presso altri primari centri di trasporto, nonché a mezzo di depliants da distribuire in diversi luoghi, tra cui le agenzie di noleggio auto e i posti di controllo di frontiera. Una siffatta campagna di pubblica informazione potrebbe promuovere la fiducia reciproca, la cooperazione e la sicurezza tra le Forze di Coalizione e tra i cittadini iracheni oltre a delineare formalmente l’atteggiamento che ci si aspetta da parte di automobilista in tutta la AOR.

Si raccomanda la periodica revisione delle Procedure di Affiancamento e Avvicendamento.

Si raccomanda lo sviluppo di una guida di riferimento che definisca una procedura post-evento che aiuti i comandanti inferiori a preservare accuratamente i luoghi degli incidenti compatibilmente con la disponibilità di tempo e le condizioni tattiche.

V. INFORMAZIONI ALLE AUTORITA' COMPETENTI IN IRAQ

A. Introduzione

Questa parte tratta delle informazioni partecipate alle autorità militari in Iraq e alle loro unità subordinate in ordine a due aspetti:

- i movimenti effettuati il giorno 4 marzo 2005 dal Dr. Calipari e dal Sig. Ita-1;
- le finalità delle attività che nella stessa giornata essi posero in atto (cioè il recupero della Sig.ra Sgrena).

Si tratta, infatti, di due aspetti, nettamente distinti in relazione ai quali, come si dirà meglio in seguito, sono state fornite, alle autorità competenti, in ragione delle specifiche esigenze, i ragguagli resi necessari ed opportuni connessi con la vicenda del sequestro della Sig.ra Sgrena.

In questa parte, viene esaminato, inoltre, il ruolo svolto dal Sig. USA-B-2 nell'ambito di questo evento.

I risultati dei riscontri effettuati dal GIC su questo aspetto sono di seguito riportati per completezza, ancorché non particolarmente significativi per la spiegazione delle cause dell'evento che, come ripetutamente sottolineato, ha interessato una vettura civile con targa irachena che, prima del coprifuoco e con un autista esperto dell'area, muoveva su un itinerario (apparentemente) libero al traffico, nel pieno rispetto delle norme che regolano la circolazione stradale.

B. Informazioni relative al sequestro comunicate in data antecedente al 4 marzo

Ancorché tale aspetto non abbia formato oggetto delle attività del GIC, la Delegazione italiana non può, in questa sede, in un'ottica di completa ricostruzione di quest'aspetto della vicenda non tener conto di alcuni fatti che sono, perlomeno in parte, oggetto di pubblica acquisizione essendo stati riferiti dal Governo in Parlamento. Ci si riferisce al fatto che, sin dalle prime ore dal sequestro della Sig.ra Sgrena, accaduto il 4 febbraio 2005, sono state sviluppate, da parte italiana, una serie di interazioni che hanno registrato l'attivazione ai vari livelli sia delle Autorità irachene, che di quelle U.S.A. (ivi incluso l'*Hostage Working Group*) e della Coalizione.

Inoltre, anche direttamente, venivano richiesti alla più intensa collaborazione Paesi amici, Servizi collegati e, più in generale, tutti i soggetti nelle condizioni di fornire ogni possibile spunto informativo. A tali attività - così come risulta, per conoscenza diretta, ad uno dei membri della Delegazione italiana per ragioni del proprio ufficio - ha partecipato anche il Dr. Calipari nella sua veste di alto dirigente del SISMI.

Può quindi dirsi che, nelle opportune sedi delle diverse autorità presenti in Iraq, vi era la consapevolezza che il Dr. Calipari stesse seguendo le vicende del sequestro della giornalista italiana,

osservando per i suoi spostamenti le regole in base alle quali l'arrivo e la partenza all'interno di alcuni contesti (ad es. la base di Camp Victory) devono essere necessariamente preavvertiti e che invece i movimenti nelle altre aree non sono soggetti ad obblighi di comunicazione o all'adozione di altre cautele.

Proprio al fine di agevolare gli adempimenti connessi all'arrivo e alla partenza nei contesti soggetti ad obblighi di comunicazione si era de facto costituito un team di supporto che comprendeva il Sig. Ita-3, il Sig. Ita-4, il Sig. USA-B-2 ed il Sig. Ita-2. Naturalmente gli esiti delle attività di intelligence che venivano mano a mano sviluppandosi erano partecipate nelle forme e nei limiti ritenuti opportuni in ragione della natura delle stesse attività, la cui buona riuscita è subordinata, in primo luogo, al rispetto delle naturali esigenze di riservatezza.

C. Informazioni comunicate relativamente alle attività del 4 marzo

Relativamente alle attività che si svolsero il 4 marzo 2005 a Baghdad, la componente statunitense del GIC ha raccolto le dichiarazioni giurate presso quegli ufficiali che hanno svolto un ruolo chiave nell'ambito della MNF-I, della MNC-I e delle loro unità subordinate e che, per le funzioni assolve, avrebbero potuto avere accesso a informazioni concernenti le finalità dell'operazione che stava conducendo il Dott. Calipari. Anche personale dell'Ambasciata statunitense a Baghdad ha rilasciato una sua dichiarazione.

Dalle dichiarazioni emerge che, prima della liberazione della Sig.ra Sgrena, le finalità di tale operazione (cioè, appunto, il recupero e la liberazione della Sig. ra Sgrena) non fu oggetto di un'espressa comunicazione a:

Nessuno presso l'Ambasciata USA;

Nessuno dei comandanti della MNF-I

Nessuno dei comandanti della MNC-I, fatta eccezione per uno, il Sig. Ita-3i, sul cui ruolo si dirà meglio nel prosieguo del rapporto,

Nessuno dei comandanti della Divisione C

Nessuno dei comandanti del 4 BCT

Nessuno dei comandanti del Battaglione di Artiglieria

Nessuno dei comandanti della Brigata A.

Nessuno dei comandanti del Battaglione di Fanteria

Nessuno, al Posto di Comando del BIAP,

Nessuno, del Gruppo di Lavoro sugli Ostaggi,

Nessuno, all'interno della Compagnia del Battaglione di Fanteria.

Pertanto, è possibile affermare che l'Esercito USA non ha avuto notizia alcuna del recupero e del trasporto della Signora Sgrena il 4 marzo 2005 fino a dopo che l'evento era già avvenuto.

A diverse conclusioni, si deve, invece, pervenire per quanto concerne l'arrivo a Baghdad del Dott. Calipari e del Sig. Ita-1e dei suoi successivi spostamenti per e da Baghdad.

Infatti, il Sig. USA-B-2 (USA) - Assistente Militare del Sig. Ita-3 (EI), DCG, MNC-I. - già il 28 febbraio 2005, era a conoscenza del previsto arrivo al BIAP di un team italiano. La data del loro arrivo continuava ad essere rimandata. Egli sapeva che tale team si sarebbe occupato della situazione relativa all'ostaggio Sgrena. Il Sig. USA-B-2 non era al corrente di elementi specifici ulteriori.

Intorno alle 13.30 del 4 marzo 2005, il Sig. USA-B-2, il Sig. Ita-4 e un PSD (Personal Security Detachment) partirono alla volta del BIAP, giungendovi intorno alle 13.50. Il Sig. Ita-3 e un altro PSD vi giunsero poco più tardi. L'aereo che trasportava il Dr. Calipari e il Sig. Ita-1 infine arrivò alle 16.26. Il Dr. Calipari e il Sig. Ita-1, insieme ad altri passeggeri, furono accompagnati al Palazzo Al Faw a Camp Victory, dove furono muniti di tesserini di identificazione.

Il Sig. USA-B-2 accompagnò il Dr. Calipari, il Sig. Ita-1, il Sig. Ita-2, il Sig. Ita-3, e due PSD con tre autovetture in un luogo che si trovava circa un chilometro oltre il checkpoint 539 sulla Route Irish. Il Dr. Calipari, il Sig. Ita-1 si allontanarono alla volta di Baghdad. Gli altri si trattennero in attesa sul posto per un po', dopo fecero ritorno a Camp Victory, per poi ritornare nel luogo ubicato al di là del checkpoint 539.

Il Sig. Ita-3 non voleva che il Sig. USA-B-2 ritornasse al checkpoint 539, ma il Sig. USA-B-2, in quanto suo Aiutante di Campo, insisté poiché la sua presenza sarebbe stata necessaria per i contatti con le forze di sicurezza statunitensi presenti nell'area. In questa fase, peraltro, il Sig. USA-B-2 non ritenne, comunque, necessario comunicare ai comandi militari USA la partenza del Dr. Calipari e del Sig. Ita-1 alla volta di Baghdad.

Intorno alle 20.30, il Sig. Ita-3 si avvicinò al Sig. USA-B-2 e gli chiese come stesse e se il Sig. Ita-4 gli aveva spiegato ciò che stava accadendo. Il Sig. USA-B-2 gli rispose di no, ma che aveva idea che avesse a che vedere con la giornalista italiana. Il Sig. Ita-3 disse "Sì, ma è meglio che non lo sappia nessuno.". Il Sig. USA-B-2 interpretò tali parole come l'ordine impartitogli da un Ufficiale Generale di non passare quell'informazione a nessuno. Peraltro, il Sig. Ita-3 non voleva che il Sig. USA-B-2 svolgesse azione alcuna con riferimento a quell'informazione. Egli ne parlò con il Sig. USA-B-2 soltanto per evitare che egli si sorprendesse all'arrivo della Signora Sgrena.

Circa 20 minuti più tardi, il Sig. Ita-2, che si trovava nei pressi del checkpoint 539, ricevette una telefonata. La chiamata si riferiva alla sparatoria. Il Sig. USA-B-2 si mise in contatto con personale USA a bordo di un Bradley ubicato nelle vicinanze ottenendo conferma della sparatoria. Il Sig. USA-B-2 successivamente riuscì a parlare con il Sig. USA-A-1 presso il "BP" 541. Il Sig. USA-B-2 discusse la questione con il Sig. USA-A-1 e riferì al Sig. Ita-3 che sarebbe stato meglio se fossero tornati a Camp Victory, dato che i feriti li stavano trasportando presso l'Ospedale di Supporto per le Unità di Combattimento nella Zona Internazionale. Il Sig. Ita-3 apprezzò molto l'impegno profuso dal Sig. USA-B-2 per coordinare la fase post-evento.

Il Sig. USA-B-2 non ha avuto notizia del recupero e del trasporto della Signora Sgrena fino a poco prima che avesse luogo l'evento presso il "BP" 541. Non gli fu richiesto di svolgere alcuna azione riguardo a tale questione.

D. Deduzioni

Mentre è verosimile che le competenti Autorità statunitensi del MNF-I e MNC-I non fossero formalmente a conoscenza del contenuto specifico della missione, è indiscutibilmente certo e assodato che fossero al corrente dell'arrivo del Dott. Calipari e del Sig. Ita-1.

Il Sig. USA-B-2 aveva accompagnato il Dott. Calipari e il Sig. Ita-1 presso il Palazzo Al Faw di Camp Victory, dove furono muniti dei tesserini di identificazione.

Il Sig. Ita-3, tramite lo Stato Maggiore del MNC-I, aveva chiesto e ottenuto la disponibilità di alloggi presso la base di Camp Victory, in quanto non vi erano certezze sulla durata della missione italiana.

Il Sig. USA-B-2, nel momento in cui è stato informato della sparatoria, ha dichiarato che non potevano essere americani, in quanto non aveva notizia di posti di blocco in zona.

Non si vede peraltro come l'eventuale conoscenza dei contenuti di tale operazione avrebbe potuto incidere favorevolmente sul corso degli eventi. Al contrario, una divulgazione di notizie in merito avrebbe potuto rivelarsi controproducente.

Infatti, la questione non risiede nel chiedersi cosa sarebbe successo se la catena di comando avesse saputo dell'operazione né quale avrebbe potuto essere il comportamento dei militari al BP 541 nel caso avessero saputo che una autovettura "alleata" si stava avvicinando. Un soldato americano al BP 541, espressamente richiesto al riguardo, ha infatti dichiarato che non sarebbe cambiato niente. Altri due soldati hanno dichiarato, a loro volta, 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 ed 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, 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 sono richiesti di comunicare**, i loro 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 apposita scorta o per segnalare l'auto; ciò equivarrebbe, fra l'altro, ad ammettere la pericolosità intrinseca di tali posti di blocco per chiunque li incontri;

- D'altronde la preoccupazione evidente dei funzionari del SISMI che stavano concludendo con successo la loro missione non erano certo gli americani;
- i comandi, peraltro, hanno evidenziato non poche difficoltà nelle comunicazioni fra unità e non si vede come tali comunicazioni avrebbero potuto 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.

Ciò che è necessario fare è rendere i checkpoints, di qualsiasi natura e con qualsiasi missione, ben visibili al traffico civile, fare in modo 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 determinare con chiarezza il dispositivo dei posti di blocco e il comportamento dei soldati che li attuano.

VI. CONCLUSIONI

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 Sgrena 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. Vangjel 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. Vangjel 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 Sgrena 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 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 altre 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 illesi i membri della delegazione. In ragione di ciò, il Comando 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 sconsigliato 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.

i) Poiché, infine, sono apparse alcune notizie divulgate dalla stampa circa l'esistenza di filmati satellitari relativi all'evento mentre questo Rapporto era in corso di redazione, corre l'obbligo di fornire alcune informazioni di fatto.

Contestualmente al verificarsi del tragico evento del 4 marzo scorso, il SISMI ha richiesto ai Servizi e alle strutture tecniche collegate che si occupano di intelligence geo-spaziale la possibilità di disporre di qualsiasi mezzo o supporto utile a fornire indicazioni o un supporto per valutare quanto era avvenuto. Analoga disponibilità di elementi era stata chiesta ai medesimi Servizi collegati per quanto concerne ogni altra acquisizione tecnica.

Sono state ottenute solo alcune immagini fotografiche riferite alle date del 2 e 5 marzo, con la spiegazione che in altri giorni di interesse il cielo era coperto e che non era stato possibile eseguire riprese di alcun tipo.

A far data dal 13 marzo i rappresentanti italiani hanno accuratamente preso visione di tutto il materiale reso disponibile dagli americani e anche in quella occasione ha richiesto ogni ulteriore tipo di supporto disponibile. A tali richieste è stato risposto che quanto disponibile era già stato fornito e che

null'altro esisteva se non ciò che era stato consegnato.

L'importanza di una siffatta completezza emerge con evidenza anche per quanto attiene al lavoro svolto dai periti statunitensi che sono stati chiamati a svolgere gli accertamenti sulla Toyota. Tali periti, infatti, nell'esercizio della loro attività di analisi e di possibile ricostruzione dei fatti, hanno sottolineato in termini espliciti, come già riferito sopra, che l'avvenuto spostamento dei mezzi dalla scena dell'evento e l'assenza di altri strumenti per rendere possibile l'esatta posizione degli stessi e delle sorgenti di fuoco ha inciso significativamente sulla possibilità di pervenire a conclusioni oggettive. Su tali basi, infatti, sarebbe stato possibile esprimere una ipotesi di lavoro incentrata su dati probabili relativamente agli aspetti balistici. Aspetti, questi, che costituiscono solo uno dei tanti parametri utili a consolidare un quadro oggettivo di riferimento che, infatti, manca.

Pertanto, la notizia divulgata dai media circa l'esistenza di filmati satellitari relativi all'evento, ove si rivelasse attendibile, potrebbe fare considerare l'ipotesi – che i rappresentanti italiani rifiutano e non ritengono verosimile – che taluno abbia voluto alterare, o occultare, dei mezzi di prova in danno della stessa Autorità inquirente statunitense, degli operatori tecnici a loro supporto e del Gruppo Investigativo Congiunto.

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 della 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'Esercito¹ 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 Vangjel, 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.

¹ Da quanto risulta, il “BP” è una struttura tattica in specifici contesti operativi di combattimento.

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 (*Transfert 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 relata necessità di diminuire la velocità, né coni riflettenti, né cavalli di frisia, né concertina 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 intrappolate 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 esporsi 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.

e) Secondo quanto emerge dalla documentazione e dalle spiegazioni fornite dai vari militari statunitensi, la “Posizione di Blocco” (BP) è un termine di natura gergale, di cui non esiste riscontro documentale né definizione ufficiale e univoca. La formulazione più chiara è stata fornita dalla spiegazione del Colonnello comandante della Brigata in cui è inquadrato il reparto coinvolto nell’evento che, nell’ammettere l’esistenza di una diffusa confusione terminologica, indica:

- il Traffic Control Point (TCP) come una predisposizione tattica, adibita al controllo del traffico (stradale e/o pedonale);
- la “Posizione di Blocco” (BP) come una specifica “missione”² che può essere attribuita/assolta da un TCP.

Ciò premesso, in assenza di alcun tipo di normativa scritta di riferimento specificatamente riferita al BP o alle misure per supportare - mediante il blocco dell’itinerario interessato - i trasferimenti del “Rhino Bus”, i militari USA hanno logicamente ispirato la localizzazione, l’organizzazione e la gestione dei “BP” alle norme previste per i TCP, che risultano ampiamente trattati sia in documenti dottrinali a livello US Army sia nei SOP/TSOP/FSOP³ prodotti e/o adottati a livello di Divisione, di Brigata e di Battaglione interessati.

In particolare, la SOP del Battaglione cui appartengono i militari del “BP” 541, risulta essere una versione modificata di quello in uso in una altra unità, della quale non sono note dislocazione e impiego, anche se alcuni dettagli - quali l’ipotesi di impiegare mine nell’ambito dei TCP - suggeriscono che sia stata elaborata in una precedente fase operativa.

Coerentemente con quanto indicato nei documenti dei livelli superiori, la TSOP del Battaglione prescrive, fra gli altri, i seguenti elementi fondamentali, citati nell’ordine in cui verrebbero incontrati da un eventuale vettura in avvicinamento:

- segnaletica, in lingua locale e in inglese di preavviso della presenza di un checkpoint e dell’esigenza di fermarsi (“*Coalition Checkpoint Ahead, BE PREPARED TO STOP*”); tale segnaletica deve essere collocata in corrispondenza della Linea di Allerta (*Alert Line*), a una distanza di 200-400 m dalla Linea di Arresto (*Stop Line*), comunque a una distanza che deve essere tale da consentire tempi di reazione adeguati (da parte dei conduttori in avvicinamento) e prevenire, nel contempo, che la forza d’inerzia porti eventuali veicoli (ostili) disabilitati ad avanzare sino dentro il checkpoint;
- segnaletica indicante il limite di velocità che deve essere rispettato dalle vetture in avvicinamento;
- un eventuale ostacolo che impedisce costringe il traffico in avvicinamento a rallentare;
- coni riflettenti, con funzioni di “canalizzazione” che, in corrispondenza della Linea di Avvertimento (*Warning Line*), restringono la carreggiata, consentendo il transito su una sola corsia;
- segnaletica che impone di arrestare il movimento (“*Coalition Checkpoint Ahead, STOP*”); pur non essendo espressamente quantificata, la distanza dalla Linea di Arresto (*Stop Line*) può essere desunta, in via approssimativa, pari a circa 100-200 dalle proporzioni del disegno presente nella TSOP;

² nel lessico militare NATO e nell’accezione comunemente accettata in ambito militare internazionale, si definisce “missione” l’insieme del “compito”, inteso come complesso di attività la cui esecuzione è affidata ad un individuo/reparto militare, con la relativa esplicitazione dello “scopo”, cioè delle finalità - spesso coincidente con una parte del compito assegnato al livello gerarchico superiore - al cui conseguimento l’esecuzione dei compiti assegnati all’individuo/reparto è destinata a concorrere.

³ SOP/TACSOP (o TSOP)/FSOP (Standard Operational Procedures/Tactical Standard Operational Procedures /Field Standard Operational Procedures): procedure operative standardizzate (POS)/POS tattiche/POS campali. Pur nella diversità degli acronimi, la diversa terminologia individua in modo univoco una tipologia di documentazione operativa omogenea, elaborata, pubblicata ed adottata a livello unità, in cui sono raccolte tutte le indicazioni e gli ordini di riferimento per l’esecuzione di specifiche attività da parte di individui/reparti inseriti in quell’unità. Nelle intenzioni della catena di comando, i SOP rappresentano un potente strumento di standardizzazione e razionalizzazione dei comportamenti/attività in presenza di determinati compiti/missioni da svolgere e consentono di emanare ordini sintetici, facendo riferimento a standard predefiniti ed omogenei. Nella prassi corrente, i SOP di una unità debbono uniformarsi al contenuto dei rispettivi SOP dell’unità superiore e, in taluni casi, è prevista la loro validazione da parte della catena di comando e/o tecnica.

- mezzo di combattimento cingolato con funzioni di sicurezza, possibilmente integrato da ostacoli/barriere che hanno lo scopo di far rallentare ulteriormente la velocità del traffico in avvicinamento;
- Linea di Arresto (*Stop Line*), immediatamente davanti a ostacoli di difficile superamento, in corrispondenza della quale la vettura deve fermarsi, in attesa dell'autorizzazione ad avanzare lungo un percorso obbligato;
- Area in cui i veicoli in transito vengono sottoposti a controllo, integrata da elementi preposti alle attività di controllo, perquisizione e sicurezza;
- itinerario di deflusso.

Da rilevare, a margine, che la TSOP in questione prevede che, in aggiunta ai materiali citati, il reparto operante sul TCP dispone anche di:

- luci chimiche per segnalare, in caso di operazioni notturne, gli ostacoli posti sulla carreggiata;
- strumenti per la visione notturna;
- rotoli di concertina, filo spinato e nastro da cantoniere;
- 1 torcia elettrica a elevata potenza (“*flashlight*”) per segnalazioni al traffico in afflusso.

Dall'esame di quanto acquisito, appare evidente che il “BP 541” è stato realizzato con significative differenze, quando non omissioni, rispetto a quanto previsto dalla TSOP del Battaglione per i TCP che, come confermato da comandanti e gregari, in assenza di SOP specifiche per il BP rappresentavano l'unico riferimento documentale a cui ispirarsi. In particolare, è emerso che:

- era completamente assente qualsiasi tipo di segnalazione stradale, prescritta sia per preavvisare della presenza del posto di blocco, sia per il rispetto dei limiti di velocità da rispettare nell'avvicinamento al TCP/BP (cartelli segnaletici, cono riflettenti);
- mancava qualsiasi elemento di ostacolo (concertina o cavalli di frisia) per rallentare il traffico, dal momento che l'uso che è stato fatto delle barriere jersey presenti sulla rampa del BP 541 non corrisponde nemmeno lontanamente a quello prescritto dalla normativa di riferimento;
- non era stata realizzata alcuna forma di illuminazione prevista per gli ostacoli, in caso di operazioni notturne;
- la Linea di Allerta (*Alert Line*) e la Linea di Avvertimento (*Warning Line*) non solo non erano poste in corrispondenza della prevista segnaletica di avvertimento⁴, ma risultavano poste a distanze sensibilmente inferiori a quelle prescritte, mentre era completamente assente la Linea di Arresto (*Stop Line*); inoltre le due linee, Alert e Warning Lines, ancorché approssimativamente note ai mitraglieri, non lo erano per niente al traffico in avvicinamento in quanto sprovviste di qualsiasi indicazione/segnalazione;
- lo spazio compreso fra la Linea di Allerta (*Alert Line*) ed il primo mezzo (120 m circa) era largamente inferiore a quello previsto dal SOP (200-400 m) e, considerando anche la mancanza di segnaletica stradale e di illuminazione, assolutamente insufficiente a garantire quei tempi di reazione/manovra prescritti dalla SOP del Battaglione;
- l'unica possibilità di far intuire ai conducenti delle macchine in arrivo che stavano per approssimarsi a una Posizione di Blocco stradale era quella di indirizzare loro contro la potente luce di un faro e il raggio verde di un puntatore laser al momento giusto e nel punto giusto;
- la scelta operata dal comandante dell'unità di non evidenziare con cartelli la presenza della Posizione di Blocco stradale e delle relative Alert Line e Warning Line ha significato affidarne la

⁴ rispettivamente, riportanti la frase “*Coalition Checkpoint Ahead, BE PREPARED TO STOP*” e la frase “*Coalition Checkpoint Ahead, STOP*”

corretta evidenziazione unicamente alla capacità di segnalazione dei predetti due mitraglieri. Si tratta, in altri termini, di una scelta che sposta tutta la responsabilità di avvertire bene e nei tempi giusti i veicoli in avvicinamento in capo ai due mitraglieri che per tutta la durata del posto di blocco non possono distrarsi neppure un secondo e devono sempre stare all'erta, pronti a reagire. I comandanti delle unità devono però garantire che i predetti mitraglieri siano sempre attenti e reattivi.

La stessa collocazione del dispositivo di blocco – al buio, in una curva a senso unico, con soli circa 120 metri di spazio fra il primo mezzo militare e l'ingresso visibile della rampa – non appare essere la più conveniente, né per la protezione dei militari né per la sicurezza dei conducenti civili, ma anche inferiore sia alla normativa indicata per il TCP (200-400 m) sia a quanto veniva praticato dalla unità che li aveva preceduti e che aveva effettuato con loro la prescritta fase di affiancamento (essa collocava infatti l'HMMWV di blocco dietro la terza barriera, sfruttando più oculatamente i 225 metri circa della lunghezza complessiva della rampa e l'ostacolo rappresentato dalle tre barriere jersey).

La, a dir poco, carente attenzione con cui era stato predisposto e organizzato il "BP" 541 la sera del 4 marzo 2005 è stata efficacemente sintetizzata dal Comandante della Brigata che, inviando un messaggio al proprio comando dal posto dell'evento, ha stigmatizzato i principali aspetti problematici della organizzazione del "BP" 541 in 3 parole: "*signs, light and standoff*", cioè "segnaletica, illuminazione e spazio" (di reazione) davanti al primo mezzo militare

5. Il Gruppo Investigativo Congiunto, nel corso dell'indagine, ha condotto una serie di audizioni, ha acquisito testimonianze, dichiarazioni, fotografie, della vettura e del luogo, e perizie, fatto giungere in Iraq dall'Italia due testimoni, ha audito la Signora Sgrena attraverso una video-conferenza,

Le indagini, come si è detto, sono state molto approfondite e hanno esaminato tutte le prove, i fatti e gli elementi acquisibili in base alle procedure applicabili.

Nel corso dell'indagine è emersa anche una serie di eventi concomitanti che, per quanto non determinanti di per sé, sono stati nel loro insieme in grado di influenzare negativamente il corso degli eventi.

Innanzitutto, le cattive condizioni meteorologiche che hanno costretto l'Ambasciatore USA a viaggiare via terra invece che con l'elicottero, come originariamente previsto. Motivo per cui è stata disposta la chiusura della Route Irish, itinerario dell'Ambasciatore, con i "BP".

Inoltre, è stata evidenziata l'inefficacia del monitoraggio delle situazione operativa da parte dell'Ufficiale di servizio presso il Battaglione di Artiglieria, la cui inesperienza e la cui mancanza di iniziativa non hanno consentito di mantenere il costante collegamento con i reparti schierati sul terreno, costringendo i militari del posto di blocco a mantenere attivati i "BP" per un periodo più lungo di quanto richiedessero le esigenze operative e determinando un conseguente aumento delle preoccupazioni per la propria incolumità da parte del personale, vincolato su posizioni statiche.

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 è, 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 apposita 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.

7. Nei Capitoli III (Punti di Controllo del Traffico, Posti di Blocco e Addestramento) e IV (I fatti occorsi al "BP" 541) sono inserite delle raccomandazioni – studiate e concordate dalla componente USA e da quella italiana - da indirizzare a tutti i Principali Comandi Subordinati (MSC) affinché rivedano le differenze insite tra una missione di "BP" ed ogni altra missione dei TCP, adeguino i corrispondenti criteri per la localizzazione, la pianificazione, l'organizzazione e la condotta di attività TCP/"BP". Sono state altresì formulate delle raccomandazioni per la redazione di SOP sulle operazioni riguardanti i vari tipi di TCP.

Essendo stato oggetto di piena condivisione, si ritiene corretto fare proprie tali raccomandazioni nella certezza che verranno confermate anche da parte USA nella redazione del proprio *Investigation Report* 15-6.

In sintesi, tali raccomandazioni riguardano:

- la necessità che comandanti e soldati capiscano che, in una posizione di blocco, l'obiettivo è di mantenere ed allontanare le vetture alla massima distanza possibile;
- essenziale sviluppare un metodo per l'esecuzione dei TCP e delle Posizioni di Blocco stradale, incrementare la protezione dei reparti e fornire ai civili un'aspettativa di sicurezza quando si avvicinano a postazioni gestite dai militari USA;
- di adottare una politica più rispettosa del traffico civile, procedendo a un'ampia revisione delle procedure relative ai TCP e ai posti di blocco, incluse le valutazioni di rischio, l'equipaggiamento necessario, le considerazioni nella scelta del sito, la collocazione dei segnali e/o di indicatori chiaramente visibili, riconoscibili dai civili;

A tale procedura di revisione è stata raccomandata la partecipazione dei Paesi della Coalizione che possono mettere a disposizione una consolidata esperienza nella gestione di ECP, TCP, "BP".

Sono state altresì presentate delle raccomandazioni concernenti:

- una diversa segnaletica per gli ECP, TCP e "BP", includendo anche simboli internazionali, oltre alla scritta in arabo e in inglese;

- segnali di avvertimenti ad alta visibilità e di facile collocazione;
- direttive standard per quando e come impiegare le torce manuali e i puntatori laser;
- l'impiego di altre misure non letali quali le bande chiodate, dossi temporanei, filo spinato con l'intento di offrire quante più opzioni possibili prima di chiedere a un soldato di prendere la sempre pericolosa decisione di sparare;
- riesaminare i siti più frequentemente adibiti a TCP/"BP", considerando la possibilità di utilizzare i segnali stradali per avvisare i conducenti della possibile presenza di posti di blocco.

Inoltre è stata raccomandata la revisione delle procedure concernenti l'utilizzo contemporaneo da parte del mitragliere del faro a luce bianca e della mitragliatrice.

E' stata raccomandata altresì una campagna di pubblica informazione per far conoscere a tutti gli automobilisti i corretti comportamenti da tenere in presenza di un posto di controllo della Coalizione, indicando alcune forme di diffusione.

Viene altresì raccomandata la periodica revisione delle procedure di Affiancamento e di Avvicendamento assicurando così l'attuazione rigorosa degli standard e dei compiti delle unità in base alle SOP. E' inoltre prevista l'introduzione di programmi di certificazione di quanto acquisito al termine della fase di affiancamento.

E' inoltre necessario assicurare un'approfondita documentazione degli incidenti "fratricidi" e lo svolgimento di sempre approfondite indagini sugli stessi.

Si è raccomandata, infine, una guida di riferimento che definisca una procedura post-evento per preservare i luoghi degli incidenti.

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 Sgrena – 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 oberato 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 una 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 del 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 Sgrena 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 Sgrena 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.

E' 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.

E' da valutare aderente alla realtà dei fatti quanto asserito dalla Signora Sgrena, 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.