NON COPERTO DA SEGRETO [= U, unclassified]

INDICE

I.(U) INFORMAZIONI DI BASE……..1
A.(U) Questioni amministrative……..1
1.(U) Autorità designante……1
2.(U)Breve descrizione dell'incidente……1
B.(U) Ostacoli e limiti……..…….2
C.(U) Struttura del rapporto……..……2
II.(U) ATMOSFERA…….4
A.(U) Introduzione……4
B.(U) Stato della Sicurezza Locale……4
1.(U) Iraq…….....……..4
2.(U) Baghdad…….....……4
3.(U) Route Irish…….4
C.(U) Tattiche, tecniche e procedure Insurrezionali conosciute ……5
1.(U) Metodi di attacco……5
2.(U) TTP insurrezionali mediante IED…….……..5
3.(U) TTP insurrezionali mediante VBIED…….……6
4.(U) Efficacia degli attacchi…….……..7
D.(U) Incidenti recenti vicino al Checkpoint 541…….8
A.(U) Esperienza delle unità nell'Area di Responsabilità di Baghdad……..8
1.(U) Third Infantry Division……..……..8
2.(U) Second Brigade, 10th Mountain Division …….……9
3.(U) 1-69 Infantry Battalion…….……9
4.(U) 1-76 Field Artillery Battalion……..……..10
A.(U) Conclusioni…….……..10
III POSTAZIONI DI CONTROLLO, POSTI DI BLOCCO E ADDESTRAMENTO…….12
i NON COPERTO DA SEGRETO NON COPERTO DA SEGRETO
A.(U) Introduzione……12
B.(U) Aree di controllo e posti di blocco…….12
C.(U) Procedure operative in vigore il 4 marzo 2005…….12
1.(U) Discussione dottrinale su TCP e blocchi stradali…….……13
2.(U) 3ID TCP SOP……14
3.(U) 2/10 MTN TCP SOP……..……..15
4.(U) 1-69 IN TCP SOP…….……16
5.(U) Informazioni preliminari per il Rhino Bus Run TTP……17
D.(U) Addestramento dei soldati del BP 541……18
E.(U) Addestramento nelle Regole di combattimento ricevute dai soldati BP 541……..19
F.(U) Conclusioni…….20
G.(U) Raccomandazioni…….……21
IV. (U) L'INCIDENTE AL BP 541……..……23
A.(U) Introduzione……23
B.(U) Descrizione del sito…….……23
C.(U) Persone coinvolte…….24
D.(U) La Missione……..25
1.(U) Ricezione della missione…….……..25

2.(U) Istituzione di posti di blocco……26
3.(U) I doveri dei soldati……27
4.(U) Comunicazioni relative alla durata della missione…….28
E.(U) L'incidente…….29
F.(U) Eventi successivi all'incidente…….31
G.(U) Prove legali…….…….33
1.(U) Rapporto del 5 Marzo 2005…….……...33
2.(U) Rapporto dell'11 Marzo 2005……33
3.(U) Rapporto del 14 Marzo 2005…….……34
4.(U) Dati campione del traffico al BP 541……...……..34
ii NON COPERTO DA SEGRETO NON COPERTO DA SEGRETO
5.(U) Numero di colpi…….……..34
H.(U) Conclusioni……..35
I.(U) Raccomandazioni…….……..37
V.(U) COORDINAMENTO……...……40
A. Introduzione……..……..40
B.(U) Coinvolgimento MNF-I/MNC-I……40
C.(U) Capitano Green……..41
D.(U) Conclusioni……..42
iii NON COPERTO DA SEGRETO NON COPERTO DA SEGRETO

I INFORMAZIONI DI BASE

A. (U) Questioni amministrative

1. (U) Autorità in carica

(U) L'8 marzo 2005 ho ricevuto dall'LTG John R. Vines, Commander della forza multinazionale in Iraq (Multi-National Corps-Iraq, MNC-I) l'incarico investigare, secondo il Regolamento 15-6 dell'esercito USA (Allegato 1B) su tutti gli avvenimenti e le circostanze relative all'incidente avvenuto al punto di controllo del traffico (Traffic Control Point, TCP) a Baghdad, Iraq, il 4 marzo 2005, che si concluse con la morte di Nicola Calipari e il ferimento di Giuliana Sgrena e Andrea Carpani. Il Lieutenant Colonel Richard Thelin, USMC venne designato come mio consulente legale in questa indagine. Ho ricevuto istruzioni di investigare su (1) l'operato dei soldati che presidiavano il TCP, (2) l'addestramento dei soldati che presidiavano il TCP, (3) le procedure del TCP, (4) la situazione della sicurezza locale, (5) tattiche, tecniche e metodi del nemico (Tactics, Techniques and Procedures, TTP), (6) le Regole del Combattimento (Rules of Engagement, ROE) applicate durante l'incidente e ogni coordinamento attuato dai Soldati al TCP o da gradi più alti del comando durante il trasferimento di G. Sgrena da Baghdad all'Aereoporto Internazionale di Baghdad (Bagdad International Airport, BIAP). (Allegato 1A)

(U) La lettera di nomina (Allegato 1A) fa riferimento al luogo dell'incidente designandolo come punto di controllo del traffico (Traffic Control Point, TCP). Come verrà ulteriormente spiegato in questo rapporto, i soldati coinvolti stavano realmente presidiando un ex punto di controllo del traffico ed eseguendo una missione di blocco. Questa missione ha avuto luogo su una rampa di entrata in direzione sud dalla Route Vernon (anche segnalata come Route Force sul grafico MNF-I) alla Route Irish in direzione ovest (la strada verso il BIAP). L'intersezione tra queste due strade è stato designato come checkpoint 541. In questo rapporto la posizione sarà denominato BP 541.

2. (U) Breve descrizione dell'incidente

(U) La sera del 4 marzo 2005, i membri della A Company della 1-69 Infantry (legata alla 2nd Brigade Combact Team, 10th Mountain Division) stavano pattugliando la Route Irish, la strada che collega il centro di Baghdad con il BIAP. Sette soldati avevano ricevuto la missione di istituire e presidiare un

posto di blocco (Blocking Position, BP) nella rampa di entrata in direzione sud che usciva dalla Route Vernon per immettersi nella Route Irish diretta ad ovest. Dovevano presidiare il BP sino al cambio, che, secondo le previsioni, sarebbe dovuto avvenire dopo che il convoglio che trasportava l'ambasciatore americano a Camp Victory fosse passato e arrivato a destinazione.
(U) I soldati hanno istituito il BP intorno alle 19:30 e hanno iniziato la loro missione. Alle 20:50 circa, la vettura che trasportava Calipari, Carpani e Sgrena, che si dirigeva a sud sulla Route Vernon, si è avvicinata alla rampa di ingresso per accedere alla Route Irish in direzione ovest. Per motivi che verranno esaminati in seguito nell'ambito di questo rapporto, l'auto si è trovata sotto il fuoco. Gli spari hanno causato il ferimento del conducente dell'auto (Andrea Carpani) e di Giuliana Sgrena e la morte di Nicola Calipari. Il Commanding General,

Third Infantry Division ha ordinato che un'inchiesta/indagine preliminare fosse condotta quella notte.

B. (U) OSTACOLI E LIMITI

(U) Idealmente il luogo dell'incidente avrebbe dovuto essere mantenuto nelle condizioni in cui era subito dopo gli spari e dopo che la macchina si era fermata. In questo modo i primi investigatori avrebbero avuto modo di ottenere precisi rilevamenti sulle distanze e sulla posizione di oggetti di una certa importanza collegati all'incidente. E' stata condotta un'indagine preliminare sul luogo dell'incidente, ma un numero di circostanze che si sono verificate sullo stesso hanno impedito che il sito rimanesse del tutto inalterato. Gli HMMWVs coinvolti nel posto di blocco sono stati spostati per trasportare G. Sgrena al Combat Support Hospital nella Zona Internazionale. Inoltre, la zona non è stata giudicata essere lo scenario di un crimine e sono stati compiuti degli sforzi per sgombrare la strada. Di conseguenza, la macchina è stata spostata dalla sua posizione originaria, secondo la Standing Operating Procedure on Consequence Management [procedura operativa standard per la gestione delle conseguenze] dell'unità in carica, prima che una posizione potesse essere trovata usando un sistema di posizionamento globale. All'ordine del Commander, 2d Brigade, 10th Mountain Division, l'automobile è stata riportata nel punto in cui si presumeva si fosse fermata in base alle dichiarazioni di alcuni testimoni oculari e alle fotografie digitali scattate prima che la vettura fosse rimossa per la prima volta dalla scena dell'incidente.
(U) Una ulteriore forzatura è stata dovuta all'incapacità di ricostruire l'incidente così da fornire dati accurati per un'analisi investigativa della traiettoria dei proiettili, la velocità del veicolo, la distanza di arresto visto il pericolo in prossimità del luogo dell'incidente. Il tutto è risultato chiaro durante il sopralluogo del Joint Investigation Team, quando una granata a mano è stata lanciata (dal cavalcavia della Route Vernon) contro i componenti del Team, che salivano sui loro veicoli, ferendo un soldato.
(U) Questi fattori hanno posto dei limiti alla capacità della squadra investigativa di condurre un'analisi approfondita sul luogo, malgrado test approfonditi siano stati svolti a Camp Victory. Di conseguenza, i risultati dei metodi d'indagine scientifica sulla vettura non sono stati così decisivi come invece sarebbero stati normalmente.
(U) Ulteriori ostacoli includono lo spostamento e lo smaltimento delle cartucce per consentire di operare liberamente la torretta nel veicolo che costituiva il blocco. Inoltre, i telefoni cellulari coinvolti nell'incidente sono stati restituiti a Carpani, prima che lasciasse il luogo dell'incidente. (Allegato 4M). Cosa più importante, mentre tutto il personale chiave degli USA coinvolto nell'incidente aveva rilasciato dichiarazioni giurate, il personale italiano aveva fornito testimonianze non giurate dato che la legge italiana non obbliga a prestare dichiarazioni giurate finché non si appare alla presenza di un giudice.

C. (U) STRUTTURA DEL RAPPORTO

(U) Il presente rapporto è diviso in 5 sezioni; (1) informazioni di base, (2) atmosfera, inclusa una introduzione storica sugli attacchi lungo la Route Irish e sulle principali tattiche tecniche e procedure (TTP) del nemico, (3) discussione delle missioni tattiche ai TCP e ai BP.

e dell'addestramento ricevuto dai membri del personale del BP 541, (4) eventi e operazioni al BP 541 la sera del 4 marzo 2005 e (5) coordinamento effettuato per il soccorso degli ostaggi. Ogni sezione prenderà in esame i fatti pertinenti, presenterà i risultati delle indagini e le raccomandazioni per operazioni future.

II ATMOSFERA

A. (U) Introduzione

(U) La presente sezione esamina lo stato della sicurezza locale al 4 marzo 2005, le tattiche, tecniche e procedure (TTP) insurrezionali conosciute ed episodi recenti che si sono verificati nelle vicinanze del Checkpoint 541. La precedente esperienza dei soldati che presidiavano il BP quella sera, la loro unità supervisiva e le unità di grado superiore dei quartier generali nell'Area di Responsabilità a Bagdad responsabilità (Area of Responsibility, AOR) è altresì presa in esame. Lo scopo di questa sezione è fornire un quadro completo delle condizioni che i soldati del presidio BP 541 si trovavano ad affrontare quella sera.

B. (U) Situazione della Sicurezza Locale

1.(U) Iraq. Dal Luglio 2004 alla fine di Marzo 2005, ci sono stati 15.257 attacchi contro le Forze della Coalizione in tutto l'Iraq. Gli USA considerano tutto l'Iraq zona di combattimento. (Allegato 8E)

2.(U) Baghdad. Baghdad è una città di sei milioni di abitanti e dà asilo ad un vasto numero di presunti insorti e terroristi attivi sia nella città che nei suoi dintorni.

(S//NF) dal 1 novembre 2004 al 12 Marzo 2005 si sono verificati in totale 3306 attacchi nella zona di Baghdad. Di questi, 2400 erano rivolti contro le Forze della Coalizione. (Allegato 8E).

3.(U) Route Irish. Route Irish è una strada che percorre da est a ovest la zona meridionale di Baghdad. E' lunga approssimativamente 12 km e va dalla Zona Internazionale, verso il centro di Baghdad sino al BIAP. L'autostrada è a 4 corsie, con uno spartitraffico largo 50 metri (Allegato 8E, 144K).

(U) Route Irish ha 6 intersezioni principali, ad ognuna le forze della coalizione hanno assegnato il numero del checkpoint corrispondente per agevolare il comando ed il controllo. Il punto di controllo in entrata 1 (Entry Control Point, ECP 1) si trova ad una delle estremità dell'autostrada, vicino al BIAP. I checkpoint 539-543 seguono la strada verso est, dirigendosi verso il centro della città. (Allegato 141K).

(U) Il posto di blocco 541 si trova all'intersezione tra Route Irish e Route Vernon (anche nota come Route Force), che corre da nord a sud. (Allegato 142K).

(U) Route Irish è solitamente denominata dai giornalisti, dai soldati e dai comandanti "la strada irachena della morte". Non esistono alternative a questo percorso dal centro di Baghdad (e dala Zona Internazionale) al BIAP, il che fa sì che il flusso di traffico sulla strada sia intenso e che il movimento dei convogli della Coalizione sia più prevedibile. Questi fattori rendono Route Irish una zona attraente per i ribelli che possono impiegare dispositivi esplosivi improvvisati (improvised esplosive devices, IED), di vario tipo riuscendo a fare delle vittime. I soldati della 1st Cavalry Division e della 3d Infantry Division sono arrivati a chiamare la Route Irish la "strada degli IED". (Allegato 8E).

(S//NF) Tra il 1 Novembre 2004 e il 12 Marzo 2005, lungo la Route Irish si sono verificati 135 attacchi, o tentati attacchi, da parte dei nemici, tra i quali 9 attacchi complessi (cioè la combinazione di più di un tipo di attacchi, uno IED seguito da scariche di mortaio o armi da fuoco di piccolo calibro), sono stati ritrovati 19 ordigni esplosivi, 3 granate a mano, si sono verificati 7 attacchi a fuoco indiretti, 19 esplosioni su strada, sono state esplosi 14 granate con propulsione a razzo (rocket propelled grenades, RPG), 15 dispositivi esplosivi improvvisati provenienti da veicoli e 4 altri tipi di attacchi. (Allegato 1E, 8E).

(S//NF) La concentrazione degli attacchi dal 1 Novembre 2004 al 12 Marzo 2005 è di 11.25 attacchi per miglio, o un minimo di attacco al giorno lungo la Route Irish da Novembre. (Allegato 8E).
(S//NF) La più elevata concentrazione di attacchi IED si verifica ogni 1000 ore, con la seconda maggiore concentrazione ogni 1600 ore. Questi tempi corrispondono alla partenza o all'arrivo dei convogli al complesso di Base Victory, la struttua militare più vasta della Coalizione a Baghdad. (Allegato 5E).
(S//NF) Circa il 66% degli attacchi sferrati durante la notte sulla Route Irish ha luogo tra le 19:00 e le 21:00. (Allegato 8E). L'incidente al BP 541 si è verificato tra le 20:30 e le 21:00 il 4 marzo 2005.
(U) La maggior parte degli attacchi IED e VBIED si verifica nella zona dei tre cavalcavia (CP 540, CP 541, CP 543), o attorno ad essa, e all'uscita dell'autostrada per la Zona Internazionale. Come è stato detto precedentemente, il CP 541 è il luogo in cui si è svolto l'incidente il 4 Marzo 2005. (Allegato 3E).

C. (U) Tattiche, Tecniche e Procedure Insurrezionali conosciute

1. (U) Metodi di Attacco

(U) Gli attacchi insurrezionali nel teatro delle operazioni iracheno ricadono in varie categorie e tutte hanno avuto luogo lungo la Route Irish nell'ultimo anno. Questi attacchi includono:
Dispositivi Esplosivi Improvvisati (IED), IED non esplosi, granate a mano , Fuoco Indiretto (mortai, razzi, e fuoco indiretto non-identificato), granate con propulsione a razzo (racket propelled grenades RPG), Fuoco da Armi piccole (Small Arms Fire, SAF), dispositivi esplosivi improvvisati provenienti da veicoli (Vehicle-Borne Improvised Explosive Devices, VBIED), e attacchi complessi. Gli attacchi più comuni lungo la Route Irish sono gli attacchi IED, VBIED, e SAF. (Allegato 8E).

2. (U) Tattiche, tecniche e procedure insurrezionali mediante IED

(U) Un grosso numero di tecniche in evoluzione sono state adottate dai ribelli che piazzano gli IED lungo la Route Irish. Esempi di tecniche attualmente usare sono elencati di seguito:

- (S//NF) Esplosivi posizionati di fianco ai guardrail. La grossa quantità di guardrail sulla strada rende difficile rilevare questi dispositivi e relativamente

facile posizionarli mettendo le attrezzature in veicoli o vicino ai cavalcavia, così da avere lo IED armato e nella posizione desiderata in pochi minuti.

- (S//NF) Esplosivi avvolti in un sacchetto di carta marrone o in un sacchetto di plastica usato per i rifiuti. Questo è un metodo particolarmente facile per nascondere il dispositivo, è di facile posizionamento ed è stato usato efficacemente contro le Forze della Coalizione civili lungo la Route Irish.
- (S//NF) Esplosivi con timer. Questa tecnica è nuova lungo la Route irish, ma viene usata con sempre maggiore frequenza.
- (S//NF) Utilizzo dello spartitraffico. Lo spartitraffico largo 50 metri della Route Irish rappresenta un'area vasta per piazzare gli IED. Questi possono essere messi in buchi scavati per terra, nascosti, e/o messi in carcasse di animali o altri contenitori che possono trarre in inganno.
- (S//NF) Esplosivi posizionati sulla superficie. Il nemico lascia cadere un sacchetto contenente l'esplosivo sull'autostrada e poi lascia la zona da un'uscita mentre la detonazione si verifica dopo alcuni secondi, o minuti, a seconda del tempo desiderato per l'esplosione.
- (S//NF) Esplosivi su lati opposti dello spartitraffico Su entrambi lati dello spartitraffico . sono stati trovati dispositivi che erano stati apparentemente progettati per funzionare in tandem, per contrastare le tattiche delle Forze della Coalizione volte ad evitare il lato destro dell'autostrada mentre percorrevano la Route Irish.
- (S//NF) esplosivi nascosti sotto l'asfalto. I ribelli fingono di lavorare sull'asfalto, impiantano l'esplosivo, e riparano la superficie. Di solito, questi dispositivi vengono fatti esplodere a distanza.

(Allegato 11E).
3. (U) Tattiche, tecniche e procedure insurrezionali mediante VBIED
(U) Ci sono due tipi base di autobombe, quella suicida (quando la vettura è in movimento) e quella stazionaria (quando la vettura è parcheggiata). Entrambe possono essere fatte esplodere a comando o a distanza. (Allegato 8E).
(S//NF) Il nemico è molto abile a riempire un veicolo di esplosivo senza dare nell'occhio. I materiali esplosivi usati più comunemente sono esplosivi plastici e granate da 155mm. Quando sono in movimento, questi VBIED sono praticamente impossibili da identificare finché non è troppo tardi. (Allegato 8E) .
(U) Le tecniche per l'utilizzo dei VBIED sono in continua evoluzione. Alcune delle tecniche usate più spesso sono:

- (S//NF) Veicoli di suicidio collettivo. Il primo veicolo crea un'apertura per un secondo veicolo ancora più potente, oppure agisce da esca per attirare altro personale, per esempio medici e altri soccorritori, nella zona di azione del primo veicolo. Mentre le persone reagiscono, il secondo VBIED entra in azione.
- (S//NF) I VBIEDs da suicidio sono solitamente usati contro i convogli, le pattuglie delle Forze di Coalizione o nei checkpoint della Coalizione dove possono provocare massimo danno. Questi veicoli avvicinano rapidamente i convogli da dietro e tentano di infilarsi tra i veicoli prima di esplodere.
- (S//NF) I VBIED stazionari sono solitamente parcheggiati lungo le principali vie di rifornimento, come la Route Irish, e spesso si trovano vicino a checkpoint conosciuti. Di solito questi veicoli sono attivati a distanza e possono essere usati insieme a un VBIED da suicidio.
- (S//NF) Una tecnica particolarmente subdola usata dai ribelli è quando un autista si avvicina a un checkpoint e dichiara che nella vettura ci sono persone ferite. Il VBIED viene fatto esplodere quando i soldati della Coalizione si avvicinano.

(Allegato 8E).
4. (U) Efficacia degli Attacchi
(U) Il numero di esplosioni IED dal 15 di giugno 2003 al 4 marzo 2005 (data dell'incidente) è aumentato in modo costante. Sebbene l'efficacia di quelle esplosioni sia diminuita durante questo periodo di tempo, la media complessiva di vittime durante il periodo è quasi uno per ogni esplosione IED (Allegato 4E).
(S//NF) La settimana dell'incidente aveva registrato 166 incidenti IED, con 131 esplosioni e 35 attacchi sventati. Questi incidenti hanno causato 82 vittime (Allegato 4E).
(U) Il numero di esplosioni VBIED dal 15 giugno 2003 al 4 marzo 2005 ha anche registrato un aumento relativamente costante. Similmente alla diminuzione dell'efficacia degli IED, anche l'efficacia dei VBIED è diminuita in quel periodo, ma alcune esplosioni da VBIED particolarmente violente hanno causato un alto numero di vittime.
(Allegato 4E).
(S//NF) Si sono verificate 17 esplosioni da VBIEDs durante la settimana dell'incidente con cinque attacchi sventati. La media di vittime per esplosioni VBIED in quella settimana è stata di 23 a causa di un grosso numero di vittime causate da un'esplosione VBIED ad Al Hillah. L'attacco di Al Hilah è stato pubblicizzato ampiamente e ha causato grande preoccupazione nelle Forze delle Coalizione mentre pattugliavano Baghdad e le zone circostanti. Tutte le informazioni riservate su potenziali

attacchi VBIED sono passate via radio FM sottoforma di messaggio BOLO (Be On the Look Out, state in guardia) alle unità che pattugliavano la zona (Allegato 4E).

D. (U) Incidenti recenti vicini al checkpoint 541

(U) I cavalcavia come il Checkpoint 541 sono particolarmente esposti ad attacchi. Questi luoghi offrono ottima visibilità in tutte le direzioni, facili vie di fuga e la possibilità di accedere ad alta velocità alla Route Irish. Quest'ultimo fattore è particolarmente chiaro al Checkpoint 541 dove c'è una lunga corsia di uscita (380 metri) che parte dalla Route Vernon in direzione sud e porta alla rampa di entrata sulla Route Irish (Allegato 5E).

(S//NF) Il Checkpoint 541 è stato colpito da 13 attacchi tra il 1 novembre 2004 e l'inizio di marzo 2005. Due di questi attacchi sono stati perpetrati con VBIED. Altri attacchi sono stati sferrati con mortai, piccole armi da fuoco e IED (Allegato 1E).

(U) La sera dell'incidente, si sono verificati almeno due casi di attacchi con piccole armi da fuoco nelle immediate vicinanze, uno prima e uno dopo l'incidente. Inoltre, come è stato menzionato prima, mentre la Joint Investigation Team (Squadra Congiunta di Investigazione) stava esaminando il luogo, un mortaio è stato lanciato al personale dal cavalcavia della Route Vernon. Questo luogo viene osservato dai ribelli nel complesso residenziale adiacente e nei quartieri vicini ogni volta che viene istituita una posizione al Checkpoint 541 (Allegato 1E).

(S//NF) I due Checkpoint che si trovano accanto alla Route Irish, i checkpoint numero 540 e 542, sono stati oggetto di attacchi nel periodo dal 1 novembre 2004 all'inizio di marzo 2005. In questo periodo il Checkpoint 540 ha subito 15 attacchi, tre dei quali sono stati sferrati con VBIED. Il Checkpoint 542 ha subito 12 attacchi durante quel periodo, due dei quali sono stati sferrati utilizzando VBIED (Allegato 1E).

(U) Inoltre, due giorni prima dell'incidente, due Soldati dalla stessa unità (1-69 IN) erano stati uccisi da un IED al Checkpoint 543. Il Commander, A Company, 1-69 N, ha perso un carissimo amico in quell'attacco (Allegati 1E, 74C).

E. (U) Esperienza dell'Unità nell'Area di Responsabilità di Baghdad

1. (U) Third Infantry Division (3ID)

(U) La Divisione è ritornata in Iraq all'inizio di febbraio 2005. Ha condotto un formale Trasferimento di Autorità [Transfer of Authority, TOA] con la 1° Cavalry Division e ha assunto responsabilità dell'MND-Baghdad il 27 febbraio 2005 (Allegato 15E).

(S//NF) La divisione è costituita da sette Brigate USA e una Brigata irachena. Dal loro arrivo, le unità della 3ID hanno svolto 14.463 servizi di pattuglia in tutta la zona di Baghdad, comprese 33 scorte di autobus Rhino (Vedi Sezione III.C.5. del presente rapporto per informazioni sull'autobus Rhino), fino al 25 marzo 2005. (Allegato 15E).

(S//NF) Nel primo mese dal TOA, la 3ID ha subito 422 attacchi da parte dei ribelli che hanno causato 13 morti e 60 feriti (Allegato 15E).

2. (U) Second Brigade, 10th Mountain Division (2/10 MTN)

(U) La Seconda Brigata è in Iraq da quasi otto mesi (Allegato 65C).

(U) Dal 12 agosto 2004 al 11 marzo 2005, Soldati della 2/10 MTN hanno svolto circa 50.000 servizi di pattuglia. Durante questo periodo i soldati hanno anche svolto 5.237 servizi ai Punti di Controllo Traffico (TCP) (Allegato 4E).

(U) Tra il 15 dicembre 2004 e il 13 marzo 2005, i Soldati della 2/10 MTN hanno controllato 712 TCP in sostegno di operazioni Rhino Bus. Di solito, otto controlli di questo tipo venivano svolti ogni notte a sostegno dei movimento dei Rhino Bus (Allegato 4E).

(U) I “TCP” istituiti per i movimenti dei Rhino Bus sono più propriamente chiamati Posti di Blocco provvisori (Blocking Positions, BP). (Vedi Sezione III.B del presente rapporto per un’analisi sulla differenza tra TCP e BP).

3. (U) 1-69 Infantry Battaglion (1-69 IN)

(U) L’1-69 IN è arrivato sul teatro delle operazioni Iraq il 4 novembre 2004. L’unità ha prima prestato servizio a Taji, a nord di Baghdad dove è rimasta circa tre mesi. Mentre era in Taji, la missione primaria dell’1-69 IN era di svolgere servizi di pattuglia alla ricerca dei ribelli responsabili di avere sparato razzi e mortai contro le basi della Coalizione. (Allegato 10E).

(U) Nel febbraio 2005, l’1-69 IN si è trasferito a Baghdad sotto il commando e controllo della 2/10 MTN. Il Commander della 1st Cavalry Division ha assegnato all’unità la missione di pattugliare e rendere sicura la Route Irish il 15 febbraio 2005. (allegato 65C).

(U) Fino all’inizio di aprile 2005, l’1-69 IN aveva condotto più di 2000 servizi di pattuglia in Iraq. Circa due terzi di quei servizi di pattugli che richiedevano che Soldati scendessero dai loro veicoli. Circa un terzo di questi servizi di pattuglia era svolto di notte. (Allegato 10E).

(U) L’unità ha operato più di 1000 TCP da quando è arrivata in Iraq. La maggior parte di questi lungo la Route Irish. Oltre all’incidente in questione, si è verificato solo un altro incidente che ha coinvolto dei civili (un civile ferito a Taji). (Allegato 10E).

(S//NF) Sin dal suo arrivo in Iraq, l’1-69 IN ha subito 19 attacchi da esplosioni lungo la strada, 38 tentati attacchi con piccole armi da fuoco, 4 RPG, 3 VBIED, 3 mortai, 16 attacchi indiretti e 2 attacchi complessi. (Allegato 10E).

(S//NF) Cinque attacchi contro l’1-69 IN a novembre hanno causato 2 morti e tre feriti. Cinque esplosioni in dicembre ha causato un morto e tre feriti. A gennaio 2005, sei attacchi con esplosivo sono stati sferrati contro l’1-69 IN causando sette morti e tre feriti. Le sette vittime sono state provocate nello stesso attacco costituito da 10 raffiche di artiglieria da 155mm sepolti. Dopo essersi trasferiti a Baghdad in febbraio, l’unità da subito un attacco

che non ha causato morti o feriti. Fino all’inizio di marzo 2005, l’1-69 IN ha subito quattro attacchi con esplosivi che hanno provocato tre morti e tre feriti. (Allegato 10E).

(S//NF) In complesso, l’1-69 IN ha avuto dieci morti e nove feriti mentre era in Taji, seguiti da tre morti e tre feriti mentre stava effettuando operazioni di sicurezza sulla Route Irish. Tutte le tredici vittime dei combattimenti dell’unità hanno perso la vita per attacchi da IED. (allegato 10E).

4. (U) 1-76 Field Artillery Battallion (1-76 FA)

(U) L’1-76 FA era non conosceva l’AOR di Bagdad, dato che era arrivato il 21 febbraio 2005. Il loro Right Seat/Left Seat Ride program [Programma Posto a destra/Posto a sinistra] aveva avuto inizio il 22 febbraio 2005. La sera del 4 marzo 2005 L’1-76 FA doveva occuparsi del Right Seat/Left Seat Ride program per l’ultima volta, insieme al 2-82 FA, ed era responsabile delle operazioni di sicurezza VIP. Il Trasferimento di Autorità ha avuto luogo il giorno seguente,vale a dire il 5 marzo 2005. (Allegati 59C, 63C).

(U) L’1-76 FA è responsabile della sicurezza all’interno della Zona Internazionale e della sicurezza dei movimenti dei VIP dell’Ambasciata USA lungo la Ruote Irish. (Allegato 58C).

(U) L’1-76 FA ha un Collegamento Diretto Autorizzato (Direct Liaison Authorized, DIRLAUTH) per coordinare direttamente con l’1-69 IN la sicurezza lungo la Route Irish. Questo è lo stesso livello di coordinamento precedentemente consentito dalla 1st Cavalry Division al 2-82 FA. Durante l’esecuzione del DIRLAUTH, l’1-76 FA coordina direttamente l’operazione con le unità all’interno o all’esterno del suo commando e mantiene informato il Commander della 3ID. L’1-76 FA TOC passa tutte le attività di coordinamento attraverso la 4th Brigade TOC alla 3ID JOC. (Allegato 58C).

F. (U) Conclusioni

(U) La Route Irish e i suoi checkpoint, specialmente quelli ai tre cavalcavia (CP 540, CP 541, e CP 543), sono continuamente soggetti ad attacchi perpetrati con IED, VBIED, SAF e con altri metodi. E' una via piena di pericoli dove Soldati o civili possono venire uccisi, menomati o feriti. (Allegati 3E, 5E, 8E).
(U) I ribelli stanno costantemente cambiando i loro metodi di attacco lungo il corridoio della Route Irish. (allegato 11E).
(U) Il lungo rettilineo che esce dalla Route Vernon in direzione sud e che porta alla rampa di entrata alla Route irish in direzione ovest offre a un VBIED da suicidio una ottima opportunità per aumentare la velocità e minacciare i soldati nelle loro posizioni. (Allegato 5E).
(U) Nei quattro mesi che hanno trascorso in Iraq, fino al 4 marzo 2005, i Soldati dell'1-69 IN hanno contato un notevole numero di vittime, inclusi i due soldati uccisi da un IED al Checkpoint 543 due giorni prima dell'incidente. (Allegati 1E, 10E).

(U) I Soldati dell'1-69 IN avevano esperienza di pattugliamenti, nell'assicurare sicurezza lungo la via, e nell'operare dei TCP. (Allegato 10E).
(U) Poiché era il loro primo turno completo, i soldati dell'1-76 FA non avevano nessuna esperienza nell'impartire ordini operativi e nel rintracciare in battaglia le forze di sicurezza durante lo svolgimento di missioni di blocco. (Allegati 59C, 63C).

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

A. (U) Introduzione

(U) Questa sezione esamina questioni relative aI TCP, ai BP e all'addestramento. Prima la sezione analizza la differenza tra un TCP e un BP, poi valuta le procedure operative fisse (Standing Operating Procedures, SOP) relative ai TCP e ai BP per le varie unità coinvolte e descrive in grandi linee il TTP per Rhino Bus. A ciò segue un esame dell'addestramento sui TCP, sui BP, sulle armi e sulle Regole di Combattimento (Rules of Engagement, ROE) che i soldati che presidiavano il Checkpoint 541 avevano ricevuto prima del 4 marzo 2005. Vengono spiegate le ROE in vigore quella notte. La sezione termina con le conclusioni e raccomandazioni.

B. (U) Punti di Controllo del Traffico e Posti di Blocco

(U) In passato la missione di istituire TCP e posti di blocco era stata assegnata molte volte alla Task Force 1-69 IN. Sebbene i termini vengano usati in modo interscambiabile (allegato 65C), ci sono delle differenze sottili, ma ben definite, nell'approccio usato per istituire le due posizioni. (allegato 96C).
(S//NF) Un punto di controllo del traffico implica (1) l'arresto di un veicolo, (2) la perquisizione del veicolo, e (3) l'autorizzazione di quel veicolo a passare attraverso il punto di controllo. (Allegati 66C, 68C, 70C, 72C). I TCP possono avere una durata limitata o prolungata. (Allegato 97C).
(S//NF) Al contrario, un posto di blocco non prevede la perquisizione del veicolo. Idealmente, l'intento di un posto di blocco non implica un contatto con il veicolo. In Iraq, lo scopo di un BP è duplice: (1) evitare che i veicoli abbiano accesso a luoghi protetti, e (2) evitare che i VBIED possano avvicinarsi abbastanza da uccidere o ferire Soldati o civili. I posti di blocco non sono né intesi né progettati per consentire ai veicoli di passare. Lo scopo è di bloccare i veicoli quanto più è possibile in modo da obbligarli a tornare in dietro. (Allegati 66C, 68C, 70C). I posti di blocco possono essere provvisori o possono avere una durata più lunga. (Allegato 97C). Come indicato all'1-69 IN durante le operazioni di di conforto in loco (Relief in Place), le pattuglie dovevano essere preparate per istituire in fretta dei BP, se necessario.

C. (U) Procedure Operative in vigore il 4 marzo 2005

(U) Le SOP sono studiate per fungere da linee guida per operazione specifiche e non hanno natura prescrittiva. Forniscono una base per operazioni accettabili da cui i comandanti posso trarre principi e tecniche da adattare alla missione in corso. (Allegati 44C, 65C, 72C, 96C, 98C).

1. (U) Discussione dottrinale su TCP e Blocchi Stradali (Army Field Manual 3-21.9, Capitolo7)

(U) La costruzione e il presidio di checkpoint e di blocchi stradali sono compiti frequenti per le compagnie di fanteria e sono elementi subordinati quando tali compagnie devono stabilire la sicurezza di un'area durante operazioni di stabilizzazione. (Allegato 5F).

(U) Un checkpoint è un punto predeterminato usato per controllare i movimenti (come un posto in cui la polizia militare può controllare il traffico veicolare e pedonale) al fine applicare le misure di circolazione e alter leggi, ordini o norme. (Allegato 5F).

(U) Un blocco stradale è usato per limitare il movimento di veicoli lungo una via o per chiudere l'accesso a certe aree o strade. I checkpoint e i blocchi stradali possono essere programmati o improvvisati. La differenza principale è data dall'ammontare di preparazione e di pianificazione da parte delle forze che istituiscono i punti. (Allegato 5F).

(U) Checkpoint e blocchi stradali possono essere istituiti per:

- (U) Controllare e/o ispezionare e registrare tutto il personale e I veicoli che entrano ed escono dall'area controllata.
- (U) Impedire movimenti illegali.
- (U) Creare un blocco stradale istantaneo.
- (U) Controllare il movimento nell'area delle operazioni o lungo un itinerario specifico.
- (U) Impedire il contrabbando.

(Allegato 5F).

(U) La pianificazione, la costruzione e il presidio dei punti di controllo e dei blocchi stradali deve riflettere i fattori Missione, Nemico, Terreno, Truppe Disponibili – Tempo, Civili (Mission, Enemy, Terrain, Troops Available – Time, Civilians, METT-TC), e in particolare il tempo disponibile per la loro collocazione. (Allegato 5F). I seguenti elementi dovrebbero essere presi in cosiderazione quando si istituiscono un checkpoint o un blocco stradale:

- (U) Collocare il checkpoint o blocco stradale in un punto dove è visibile e dove il traffico non può tornare in dietro, uscire dalla strada o passare attorno al blocco senza essere visto.
- (U) Posizionare ostacoli sulla strada per rallentare o canalizzare il traffico verso l'area di perquisizione.

- (U) Posizionare un veicolo da combattimento fuori strada, ma in modo che sia visibile, per impedire che venga fatta resistenza ai Soldati che presidiano il checkpoint. Deve essere in grado di opporsi ai veicoli che tentano di attraversare o bypassare il checkpoint.

(Allegato 5F).

(U) Per rafforzare un blocco stradale o un punto di controllo vengono utilizzati molti elementi, tra cui bidoni pieni di sabbia, acqua o pesanti blocchi di cemento (collocati per rallentare e canalizzare i veicoli), filo spinato in spire (collocato per controllare il movimento intorno al checkpoint) e cartelli indicanti il limite di velocità in entrata e in uscita dal checkpoint (sia in inglese, sia nella lingua del posto). (Allegato 5F).

2. (U) 3ID TCP SOP

(S//NF) Nella procedure operative standard da campo (Field Standard Operating Procedures, FSOP) della 3ID, c'è una sezione che riguarda direttamente il punto di controllo del traffico. Un TCP è definito come "Area Strutturata di Combattimento". Le procedure FSOP della 3ID non includono linee guida per posizioni con una missione di blocco (vale a dire, posti di blocco). (allegato 1F).

(S//NF) Le SOP relative a un TCP prescrivono una Linea di Allerta, una Linea di Avvertimento, una Linea di Arresto, un'area di perquisizione e una di sorveglianza. (allegato 1F).
(S//NF) L'area di perquisizione deve essere un punto di controllo ben illuminato, deve fornire protezione da strutture vicine, deve essere abbastanza spaziosa da accogliere di una squadra di perquisizione, essere fornita di cartelli di avvertimento a una distanza sufficiente da permettere agli autisti di reagire, utilizzare barriere fisiche per obbligare i veicoli a rallentare e altre barriere, quali ostacoli che provochino lo scoppio dei pneumatici se veicoli tentassero di attraversare l'area di perquisizione. (Allegato 1F).
(S//NF) La Linea di Avvertimento e la Linea di Allerta dovrebbero fornire massima protezione da traffico che si avvicina. (Allegato 1F).
(S//NF) I soldati devono sparare ai motori prima di attaccare gli autisti. (Allegato 1F).
(S//NF) Le attrezzature per un TCP includono cartelli di avvertimento, triangoli, cavalletti, coni spartitraffico, e/o chiodi per far scoppiare le gomme. (Allegato 1F).
(S//NF) Requisiti minimi per l'esecuzione di un TCP sono (1) ricognizione, (2) briefing per la missione, (3) briefing di sicurezza, e (4) relazione per il comandante o il rappresentante designato. Le considerazioni da fare per scegliere la posizione non sono trattate in modo specifico. (allegato 1F).

3. (U) 2/10 MTN TCP SOP
(S//NF) Le Procedure Operative Tattiche Permanenti per i 2/10 MTN (Tactical Standing Operating Procedures, TACSOP) si occupano delle operazioni al checkpoint. Le TACSOP non forniscono linee guida sui posti di blocco. (Allegato 2F).
(S//NF) Un'unità stabilisce dei checkpoint per controllare la sua area di responsabilità, per negare libertà di movimento al nemico e contribuire alla sicurezza sia delle unità militari che della popolazione. Questi punti devono essere stabiliti per assicurare che nessuno possa aggirare la posizione. (Allegato 2F).
(S//NF) Le TACSOP dei 2/10 MTN distinguono tra checkpoint per i veicoli (vehicle checkpoints, VCP) e checkpoint per il personale (personnel checkpoints, PCP). Questi poi sono divisi in tre tipi: pianificati, improvvisati e volanti. (Allegato 2F).
(S//NF) I punti di controllo pianificati sono permanenti o semi-permanenti. Sono usati vicino a basi operative e lungo le Principali Vie di Rifornimento (Main Supply Routes, MSR). (Allegato 2F).
(S//NF) I checkpoint improvvisati sono pianificati in anticipo e sono mantenuti per un determinato periodo di tempo di breve durata. Essi sono spesso usati durante lo svolgimento di servizi di pattuglia su veicolo o a piedi. (allegato 2F).
(S//NF) I checkpoint volanti vengono istituiti quando informazioni riservate indicano che un punto di controllo ostacolerà la libertà di movimento del nemico ad una certa ora e in un certo luogo. Sono creati rapidamente e spesso con poca o nessuna pianificazione. (allegato 2F). Sebbene non fosse una missione TCP, la missione assegnata all'1-69 IN per bloccare Route Irish il 4 marzo 2005 ricadeva in questa categoria.
(S//NF) I checkpoint dei veicoli devono essere costituiti da quattro zone: la zona di canalizzazione, la zona di svolta o zona di decelerazione, la zona di ispezione e la zona di sicurezza. (Allegato 2F).
(S//NF) La zona di canalizzazione usa ostacoli naturali e/o artificiali per indirizzare i veicoli al checkpoint. Generalmente è costituita da ostacoli che impediscono il passaggio o che costringono a una svolta, come serpentine o altri sistemi di barriere. Delle segnalazioni di avviso devono essere posizionate almeno 100 m prima del checkpoint. (Allegato 2F).
(S//NF) La zona di svolta o zona di decelerazione costringe i veicoli a prendere rapide decisioni, e cioè a decelerare, svoltare lentamente per curve difficili o a mantenere la velocità e a sbattere contro gli ostacoli. (Allegato 2F).

(S//NF) La zona di ispezione è un'area relativamente sicura in cui il personale e i veicoli vengono identificati senza ombra di dubbio. (Allegato 2F).
(S//NF) La zona di sicurezza è l'area di riunione dove il personale ha la possibilità di mangiare, dormire e riposarsi in relativa sicurezza. (Allegato 2F).

(S//NF) L'uso di radio o di telefoni cellulari deve essere limitato alle comunicazioni essenziali e/o assolutamente proibito dato che le trasmissioni potrebbero fare esplodere eventuali IED in loco. (Allegato 2F).
(S//NF) Le SOP utilizzate dai 2/10 MTN hanno avuto origine con la 1st Armored Division e sono poi state adottate dalla 1st Cavalry Division e poi ancora dalla 3ID. (Allegati 66C, 67C). Si osserva che la SOP non è prescrittiva, vale a dire che le segnalazioni non sono richieste, ma solo suggerite. (Allegato 2F). Sia i soldati che i leader hanno accettato l'uso di questa SOP come riferimento per fissare posti di blocco, per adottare determinate procedure e attrezzature secondo quanto prescritto. (Allegati 65C, 66C, 98C).
4. (U) 1-69 IN TCP SOP
(S//NF) L'1-69 IN ha le proprie procedure operative tattiche standard (Tactical Standard Operating Procedures, TACSOP). Si tratta di una versione modificata delle TACSOP della 256th Brigade (Allegati 72C, 98C, 3F). Riguarda le operazioni ai checkpoint, ma non si occupa di posti di blocco. (Allegati 72C, 96C, 3F). Inoltre, ci sono liste di controllo per le attrezzature da usare ai TCP. (Allegato 3F).
(S//NF) I TCP descritti nelle TACSOP 1-69 sono di natura più stabile di quelle descritte nelle TACSOP dei 2/10 MTN. Persino i checkpoint creati frettolosamente sono più simili a quelli programmati dei 2/10 MTN. Non ci sono postazioni simili ai TCP volanti o immediate descritti nelle SOP dei 2/10 MTN SOP. (Allegati 3F).
(S//NF) L'addestramento alla battaglia per l'occupazione dei TCP descritto nelle TACSOP degli 1-69 IN è uguale a quello indicato nelle FSOP dei 3ID. (Allegati 1F, 3F).
(S//NF) Il battaglione considera le barriere come attrezzature obbligatorie per i posti di blocco (Allegati 96C, 97C, 98C). Queste possono essere barriere già esistenti sul posto o altri ostacoli come il filo spinato in spire. (Allegati 96C, 98C). La squadra del BP 541 ha ritenuto che le barriere jersey già esistenti sul posto soddisfacessero questo requisito. (Allegati 74C, 77C).
(S//NF) Per i TCP non erano richieste segnalazioni. (Allegato 96C). La 4-5 Air Defense Artillery (ADA), il corpo che ha preceduto gli 1-69 IN non usava segnali ai BP. Basandosi sulla loro esperienza, i soldati del BP 541 erano dell'opinione che le segnalazioni fossero state limitatamente efficaci durante le TCP diurne di Taji. Erano meno efficaci di notte. Sia durante le operazioni di giorno che di notte, le segnalazioni venivano aggirate facilmente. (Allegati 79C, 87C).
(S//NF) I Soldati hanno rilevato che il filo spinato in spire è efficace per le TCP diurne. Esso è alquanto inefficace di notte dato che gli automobilisti non possono vederlo nemmeno quando vi vengono attaccate delle luci chimiche. Inoltre, i Soldati del BP 541 erano convinti che piazzare del filo spinato li avrebbe esposti ad ulteriori rischi. (Allegati 79C, 87C).
(S//NF) Le segnalazioni che la A Company, i Soldati dell'1-69 avevano usato a Taji non erano state disponibili da quando si erano trasferiti a Baghdad il 5 febbraio 2005. (Allegati 81C, 112C). Il 12 febbraio 2005, o all'incirca in quella data, le segnalazioni sono state scaricate e immagazzinate vicino a un conex. La spedizione

comprendeva circa 25 segnalazioni. Si trattava di segnali TCP con la scritta "Fermatevi e aspettate di essere chiamati." Altri segnali, destinati alla parte posteriore dei veicoli, recavano la scritta "Rimanente 100 metri indietro o vi spareremo contro." L'ultima parte della frase "o vi spareremo contro" doveva

essere coperta con del nastro adesivo. (Allegato 112C). I segnali non erano stati modificati e, quindi, non ristampati al 4 marzo 2005. (Allegato 95C).

5. (U) Informazioni preliminari per il Rhino Bus Run TTP

(U) Sin dal mese di ottobre del 2004, i contatti con le insurrezioni sulla Route Irish erano stati significativi. La maggior parte dei contatti erano stati con RPG, SAF, IED e VBIED. Questi attacchi hanno richiesto una nuova valutazione delle risposte della Coalizione per quanto riguardava le operazioni sulla Route Irish.

(S//NF) La Route Irish è la strada principale verso il BIAP per il personale dell'ambasciata USA ed era regolarmente percorsa da almeno un convoglio al giorno. Gli autobus Rhino (autobus blindati) erano forniti per offrire una maggiore protezione ai passeggeri. Inoltre, era stata sviluppata una serie di briefing e di piani per affrontare la situazione delle insurrezioni sulla Route Irish, da cui era risultato il Rhino Bus Run Program. (Allegato 65C).

(S//NF) Ai sensi Rhino Bus Run Program, la 1-76 FA scorta due o tre autobus blindati Rhino e due o tre camion di bagagli da e verso la zona di raccolta dell'Ambasciata nella Zona Internazionale e nel terminal passeggeri del BIAP due volte ogni notte, sette giorni la settimana. In ogni corsa sono trasportati fino 65 passeggeri scortati. Questo è lo standard TTP 1-76 FA che si imparava nel corso del programma Right Seat/Left Seat Ride condotto dai 2-82 FA come parte delle operazioni di conforto in loco. Il quartier generale più alto degli 1-76 FA, la Fourth Brigade, coordina il supporto degli elicotteri da attacco per svolgere un sopralluogo del percorso prima del convoglio e offrire Close Air Support in caso di attacco. (Allegato 59C).

(S//NF) Ai sensi del Rhino Bus Run TTP, l'1-76 FA identifica il plotone di scorta. Dopo che il leader del plotone riceve il numero di passeggeri da trasportare nella zona di raccolta e ha stabilito le comunicazioni con gli elicotteri da attacco, l'1-76 FA TOC chiede l'autorizzazione a muovere il convoglio al 3ID TOC (il proprietario dello spazio di battaglia) attraverso la 4th Brigade TOC. Dopo che la 4th Brigade riceve l'autorizzazione dal 3ID TOC, il Battle Captain dell'1-76 FA contatta il Battle Captain dell'1-69 IN e gli chiede di porre dei posti di blocco sulla Route Irish. Dopo che il Battle Captain dell'1-69 IN comunica al Battle Captain dell'1-76 FA che le unità sono in posizione, i convogli lasciano la zona di raccolta. Dopo che il convoglio ha passato l'ECP 1, il Battle Captain dell'1-76 FA contatta il Battle Captain dell'1-69 IN e autorizza le unità ad aprire i posti di blocco. Durante il viaggio di ritorno si segue la stessa procedura. (Allegato 59C).

(U) Non ci sono SOP scritte sulle operazioni Rhino Bus. Le TTP seguite dall'1-76 FA il 4 marzo 2005 sono le stesse TTP impiegate dagli 2-82 FA. (Annex 59C).

D. (U) Addestramento dei Soldati del BP 541

(U) I Soldati che occupavano il BP 541 il 4 marzo 2005 sono stati addestrati per le SOP ai TCPs a Fort Hood e al National Training Center (NTC). (Allegati 72C, 96C, 97C, 98C). L'addestramento a Fort Hood era parte dell'addestramento di mobilitazione ed è stato svolto dai leader del Battaglione e dal Mobilization Assistance Team, mentre l'addestramento all'NTC faceva parte del Mission Rehearsal Exercise. (Allegato 96C).

(S//NF) I Soldati sono stati addestrati affinché i TCP raggiungessero i seguenti standard: (1) sicurezza a 360 gradi, (2) un elemento controlla il traffico in entrata nel TCP, e (3) un elemento svolge le ispezioni e gestisce l'area di detenzione dei prigionieri. I Soldati devono controllare il traffico in modo efficace ed efficiente, devono proteggere i Soldati e devono portare a buon fine la missione. (Allegato 96C).

(S//NF) A Fort Hood il Battalion Commander impartiva istruzioni verbali sull'uso degli M4 come arma primaria per sparare colpi di avvertimento. Ciò era previsto per operazioni mobili montate da sentinelle come una TTP per sgombrare passaggi sopraelevati invece di posti di blocco immobili a causa della difficoltà di attraversare la torretta dell'artigliere. (Allegato 73C).

(S//NF) Non ci sono prove ad indicare che i Soldati fossero stati addestrati ad eseguire posti di blocco prima di arrivare sul teatro delle operazioni. Le TTP per i posti di blocco e per altre operazioni venivano imparate e messe in pratica durante le esercitazioni Right Seat/Left Seat Ride che facevano parte delle procedure di conforto in loco/trasferimento delle autorità con i soldati del 4-5 ADA dal 5 al 15 febbraio 2005. Artiglieri e leader erano messi in condizione di osservare i compiti che venivano eseguiti prima di avere l'obbligo di svolgerli essi stessi sotto la supervisione del 4-5 ADA. (Allegati 72C, 96C, 97C, 98C, 9G). Queste TTP erano accettate dal Battalion Commander dell'IN 1-69 come guida approvata sanzionata dal quartier generale. (Allegato 72C).
(S//NF) La TTP del posto di blocco del 4-5 ADA prescriveva che un veicolo, che poteva essere un HMMWV o un Bradley Fighting Vehicle, si arrestasse vicino all'ultima barriera Jersey (la più vicina alla Route Irish). I Soldati al BP dovevano poi usare dei fari portatili e dei puntatori al laser per attirare l'attenzione degli autisti e per farli fermare e girare. Normalmente, questi posti di blocco, che per loro stessa natura erano improvvisati, venivano tenuti per 10-15 minuti prima che il TOC ordinasse di aprire la strada. Il 4-5 ADA non usava segnalazioni. (Allegati 74C, 83C).
(S//NF) Come è stato precedentemente dimostrato dal 4-5 ADA, la pratica standard seguita dall'Alpha Company, dal personale dell'1-69 IN ai posti di blocco è che l'artigliere usi il faro, mentre il Commander dell'HMMWV o il Comandante del camion usa il puntatore al laser. Se deve sparare (è armato di un M4 o di un M240B), l'artigliere butta a terra il faro portatile per mettere in atto la minaccia con una mira precisa, servendosi di entrambe le mani. (Allegati 74C, 79C). Non è previsto alcun addestramento specifico per usare il faro e l'M240B contemporaneamente. (Allegato 66C).
(U) Basandosi sul fatto che due Soldati dell'1-69 IN erano stati uccisi da un IED due notti prima al Checkpoint 543, sulla sua esperienza, sul suo addestramento e sulla valutazione del rischio, il 4 marzo 2005

il Commander della Alpfa Company ha scelto di potenziare la TTP del 4-5 ADA posizionando due HMMWV al BP 541 per avere una maggiore protezione delle forze. Secondo lui, la protezione delle forze era fondamentale a causa della minaccia costituita dagli IED e dai VBIED. (Allegato 74C). Di conseguenza, il Second Lieutenant Acosta affidò all'artigliere del veicolo di vigilanza il compito di usare il puntatore laser verde, invece di farlo svolgere allo Staff Sergeant Brown, Comandante del camion. (Allegati 77C, 87C).

E. (U) Addestramento nelle Regole del combattimento (Rules Of Engagement, ROE) ricevuto dai Soldati del BP 541

(U) L'addestramento nelle ROE faceva parte dell'addestramento dei soldati che venivano preparati per lo spiegamento a Fort Hood, al National Training Center (NTC) in Kuwait e in Iraq. (Allegati 111C, 128C, 134C). L'addestramento a Fort Hood e all'NTC era centrato su concetti di base dei ROE, vale a dire l'escalation della forza, l'intento ostile, l'atto ostile e l'identificazione certa. Nello specifico, i Soldati venivano informati sul diritto dell'autodifesa che consente loro difendere sé stessi e le Forze della Coalizione con tutta la forza necessaria a rendere vana la potenziale minaccia. I Soldati sono stati anche addestrati nella forza graduale che è mirata a consentire loro di impiegare misure sempre maggiori di forza non letale per distinguere correttamente l'intento ostile e per prevenire il ferimento accidentale di civili. I Soldati ricevevano istruzioni sull'identificazione certa (positive identification, PID), che richiede che i soldati hanno la ragionevole certezza che l'oggetto del loro attacco sia effettivamente un obiettivo militare. I Soldati venivano anche informati sulle protezioni da offrire a detenuti e a civili, sul loro dovere di prendersi cura dei feriti e dei malati, sulla necessità militare, la proporzionalità, la discriminazione e i danni collaterali[1]. (Allegati 111C, 1G, 3G).
(U) Durante l'addestramento all'NTC, dei procuratori miliari provenienti dal Center for Law and Military Operations (CLAMO) facevano interviste all'impronta ai Soldati, inclusi quelli dell'1-69 IN,

rivolgendo loro domande sui principi di base delle ROE. Le ROE sono un aspetto chiave dell'addestramentoe all'NTC e i Soldati devono affrontare scenari difficili, tratti dal mondo reale che sottolineano alcuni temi considerati nelle ROE, come, per esempio, l'uso della forza e la corretta identificazione dell'intento ostile. (Allegati 111C, 1G).
(U) I Soldati della squadra del BP 541 avevano ricevuto un corso di aggiornamento sull'addestramento ROE circa un mese prima dell'incidente. (Allegati 129C, 132C, 133C, 137C). Questo addestramento comprendeva vignette su operazioni TCP, sulla sicurezza presso posti fissi e sui servizi di pattuglia ed enfatizzava l'uso di misure di forza non letali. Specificatamente, le vignette ponevano l'accento sul modo di distingure l'atto e l'intento ostili dall'innocua attività civile. (Allegati 111C, 1G). 19
(S//NF)[1] La necessità militare prescrive che tutti i bersagli siano effettivamente degli obiettivi militari, vale a dire che abbiano un attributo militare, la cui distruzione offra un vantaggio militare. La proporzionalità fa riferimento alla questione se il danno collaterale previsto sia eccessivo rispetto al valore militare globale dell'obiettivo. La discriminazione prescrive che i Soldati impieghino la forza in modo da distinguere obiettivi legittimi da obiettivi non legittimi. Il danno collaterale comprende qualsiasi uccisione o ferimento di civili e qualsiasi danneggiamento o distruzione di proprietà civili.

(U) L'intero battaglione, inclusi tutti i componenti della squadra del BP 541, avevano avuto modo di esaminare approfonditamente una recente indagine AR 15-6 relativa ad una sparatoria accidentale che ribadiva ulteriormente la necessità della corretta applicazione delle ROE. (Allegato 133C). L'indagine riguardava il ferimento di un civile ad un TCP: nell'incidente il veicolo procedeva ad alta velocità e i Soldati del TCP attaccavano il veicolo. La memoria discuteva l'uso di segnalazioni, luci chimiche, fari e l'impiego graduale della forza, come viene applicata nelle operazioni da posizione fissa. Sono state svolte discussioni sul mancato rispetto delle SOP e su come l'impiego corretto delle SOP possa aiutare un Soldato a riconoscere l'intento ostile. E' stata sottolineata l'escalation della forza per distinguere l'intento ostile. (Allegati 111C, 1G, 2G, 3G).
(U) Inoltre i Soldati ricevevano un briefing sulle ROE tutti i giorni prima di uscire in pattuglia. Hanno ricevuto il briefing anche il 4 marzo 2005. (Allegati 83C, 129C, 130C, 132C, 134C, 135C).
(S//NF) La ROE delle TACSOP dell'1-69 definisce un Atto Ostile come "l'impiego contro l'1-69 IN o contro forze amiche o persone o beni posti sotto la protezione delle forze dell'1-69 IN di una forza che abbia probabilità di causare gravi ferite permanenti, morte oppure danni significativi a beni immobili". (Allegato 3F).
(S//NF) La ROE delle TACSOP dell'1-69 IN definisce l'intento ostile "la minaccia dell'impiego imminente contro l'1-69 IN o contro forze amiche o persone o beni posti sotto la protezione delle forze MNC-I di una forza che abbia probabilità di causare gravi ferite permanenti, morte o danni significativi a beni immobili. L'intento ostile può essere valutato dalla forza della minaccia o dalla potenzialità o disponibilità dell'individuo ad infliggere danno o da prove, in particolare da informazioni riservate, che indichino chiaramente che un attacco a sorpresa è imminente". (Allegato 3F).
(S//NF) La ROE delle IN TACSOP dell'1-69 consente l'uso di forza letale se un Soldato, la sua unità o altre forze USA, o forze definite amiche, sono attaccati o minacciati di attacco imminente. (Allegato 3F).
(S//NF) L'insegnamento delle ROE ai Soldati era grida, mostra, allontana, spara. taught to the Soldiers was shout, show, shove, shoot. (Allegati 129C, 130C, 131C, 132C, 133C). Anche le ROE delle TACSOP dell'1-69 IN prescrive di gridare, mostrare, allontanare e sparare. (Allegato 3F). La notte del 4 marzo 2005 al BP 541 ai Soldati fu detto che la ROE era: grida, vale a dire usa il faro sul veicolo che si avvicina con quanto più anticipo possibile rispetto alla Linea di Allerta; mostra, vale a dire usa la luce verde al laser, mirata al conducente, alla linea di allerta; allontana, vale a dire spara dei colpi di

avvertimento e spara, vale a dire prima spara per mettere fuori uso e poi, se è necessario, spara per uccidere. (Allegati 77C, 81C).

F. (U) Conclusioni

(U) I leader e i Soldati avevano capito che la loro missione era bloccare l'accesso dei veicoli alla Route Irish la sera del 4 marzo 2005. Conoscevano bene le Rules of Engagement da applicare in quella missione. (Allegati 74C, 77C, 83C).

(U) I Soldati al BP 541 erano stati ben addestrati ed aggiornati regolarmente sulle Rules of Engagement dal momento del loro arrivo sul teatro delle operazioni. (Allegati 77C, 81C, 111C).

(U) L'3ID, il 2/10 MTN e l'1-69 IN non dispongono di SOP o TTP scritte per svolgere una missione di blocco o per fissare un posto di blocco. (Allegati 1F, 2F, 3F). La procedura era comunicata dall'unità in partenza (4-5 ADA) a quella in arrivo (1-69 IN) durante le operazioni di conforto in loco/trasferimento di autorità. Durante queste operazioni i leader osservavano lo svolgimento della missione per una settimana ed eseguivano la missione la settimana successiva sotto la supervisione dell'unità in partenza (Right Seat/Left Side Ride). L'unica forma di addestramento relativa ai posti di blocco ricevuta dai Soldati dell'1-69 IN era quella impiegata sulla Route Irish durante i Rhino Bus Runs dopo il coprifuoco ed avveniva durante la procedura Left Seat Right Seat Ride con 4-5 ADA. (Allegati 72C, 96C, 97C, 98C, 9G). E' chiaro che questi BP non erano fissati come TCP.

(U) Queste unità non disponevano di una linea guida chiara sulle attrezzature richieste per l'istituzione di un posto di blocco (p. es. segnali stradali diversi). (Allegati 1F, 2F, 3F).

(U) Richiedere che in un posto di blocco l'artigliere azioni sia il faro portatile che il fucile che gli viene fornito dalla squadra è una pratica accettata nell'1-69 IN. (Allegati 72C, 74C).

G. (U) Raccomandazioni

(U) Raccomandare che tutti i Major Subordinate Commands (MSCs) revedano le differenze insite che vi sono tra la missione di blocco e le altre missioni che richiedono le TCP. Data la natura dell'ambiente in Iraq, raccomandare che le posizioni di blocco vengano prese in considerazione separatamente nelle SOP delle unità.

- (S//NF) I Soldati e i leader devono capire che lo scopo di un BP è raggiungere una posizione di stallo alla maggiore distanza e alla maggiore velocità possibili, senza nessun passaggio di veicoli.

(U) Raccomandare una revisione globale delle procedure dei TCP e dei posti di blocco includendo la valutazione del rischio, le attrezzature richieste, considerazioni sulla scelta del sito e il posizionamento di avvertenze o indicatori ben visibili, sia di giorno che di notte, alle ricognizioni militari e civili. I soldati e i leader devono considerare la posizione in modo solistico, vale a dire dal punto di vista degli autisti iracheni e di quello che questi possono vedere. Le unità devono porre in esser un programma di controllo della qualità per mantenere gli standard stabiliti.

(U) Per quanto riguarda questo documento, l'MNC-I ha già dato avvio ad un'analisi approfondita degli Entry Control Points (ECP), dei TCP e dei BP.

- (S//NF) Da questa analisi scaturiranno pratiche e linee guida standard per la scelta e l'istituzione di ECP. TCP e BP.

(U) Raccomandare che la partecipazione della Coalizione permanente venga inclusa nel Force Protection Working Group per sollecitare lezioni tratte dall'esperienza acquisita da altre nazioni nell'operare ECP, TCP e BP in un ambiente caratterizzato da insurrezioni.

(U) Raccomandare lo sviluppo e la pubblicazione di una SOP scritta per i Rhino Bus Run.

IV. L'INCIDENTE AL BP 541

A. (U) Introduzione

(U) La presente sezione esamina la sparatoria accidentale avvenuta al BP 541 la notte del 4 marzo 2005. La sezione inizia descrivendo il sito, segue poi una breve analisi degli individui coinvolti. La missione assegnata ai Soldati dell'1-69 IN è descritta dettagliatamente. Successivamente viene descritto l'incidente vero e proprio. Dopo vengono presi in considerazione gli eventi immediatamente successivi alla sparatoria. Segue un'analisi delle prove forensi. La sezione termina con le conclusioni e le raccomandazioni.

B. (U) Descrizione del sito

(U) Il BP 541 era situato sulla rampa di entrata dalla Route Vernon diretta a sud nella Route Irish diretta ad ovest, circa sei miglia ad ovest dalla International Zone di Baghdad. Specificatamente, il BP 541 (Grid 38S MB3571 8371) era situato all'intersezione tra la Route Vernon e la Route Irish, che è la seconda intersezione sulla Route Irish, ad est dell'aeroporto internazionale di Bagdad (BIAP, Bagdad International Airport). La strada che porta alla rampa di entrata comincia nel punto in cui la corsia più occidentale della Route Vernon si separa dall'autostrada. La rampa di entrata vera e propria inizia vicino ad una strada laterale che fiancheggia un'area residenziale sul lato occidentale della strada. Questo punto è circa 640 metri a sud del vicino sottopasso sulla Route Vernon e a circa 380 dal punto in cui la strada che porta alla rampa di entrata si divide dalla Route Vernon. (Annexes 141K, 144K).

(U) Allo svincolo tra la rampa di entrata e Route Vernon, l'autostrada diventa un cavalcavia che si estende sulla Route Irish.

Tre barriere Jersey separate in cemento si trovano sulla rampa di entrata nella Route Irish. Le prime due barriere sono disposte sul lato destro e la terza sul lato sinistro della rampa, ma non sono messe a serpentina per chi viene dal lato nord. La prima barriera si trova a circa 75 metri dal sostegno di cemento del cavalcavia della Route Vernon vicino all'imbocco della rampa di entrata. La seconda barriera si trova a circa 37 metri oltre la prima (a 112 metri dal sostegno di cemento). La terza barriera si trova a circa 31 metri oltre la seconda (a 143 metri dal sostegno di cemento). Questa terza barriera, la più a sud, si trova a circa 80 metri dal punto in cui la rampa di entrata confluisce con la Route Irish in direzione ovest. La lunghezza totale della rampa di entrata è di circa 223 metri (Allegati 142K, 144K).

(U) Dal punto di osservazione della barriera più a sud, la Route Irish si trova direttamente a sud della posizione con uno spartitraffico di 50 metri che separa le corsie in direzione est e ovest. A nord e a nord-ovest della posizione si trova un'ampia area aperta piena di immondizie e calcinacci. Quest'area si estende dalla fine della rampa di entrata fino alla strada laterale e ad ovest. Immediatamente al di là della strada laterale, a circa 150 mt. dalla barriera più a sud, si trova un grande complesso abitativo con finestre e portici che danno sulla rampa. Dalle case si vede chiaramente la rampa di entrata.

Il cavalcavia della Route Vernon è più alta di molti piani rispetto alla rampa di entrata e corre parallelamente alla rampa fino alle curve della rampa in direzione sud-ovest, a ca. 50 metri dall'inizio della rampa. Il cavalcavia è sostenuto da enormi pilastri cilindrici di cemento. Anche la zona sottostante il cavalcavia è colma di immondizie e calcinacci (Allegati 16K, 143K).

(U) La strada stessa è cemento. C'è una leggera elevazione tra l'inizio della rampa e il punto di confluenza con la Route Irish. La curva è leggermente sbilanciata su un lato. La rampa, a parte le barriere Jersey, è abbastanza larga per due veicoli accostati, cioè ha la larghezza di due corsie. (Allegati 16K, 19K).

C. (U) Personale coinvolto

1. (U) Capitano Michael Drew, New York Army National Guard, aveva il comando un sergente della New York City Police Department, Compagnia A, 1-69 IN, incaricata di pattugliare la Route Irish e di istituire blocchi ai quattro checkpoint la notte del 4 Marzo 2005. (Allegato 1J).

2. (U) Primo Luogotenente Robert Daniels, New York Army National Guard, era l'Executive Officer per la Compagnia A, 1-69 IN il 4 Marzo 2005 ed era inizialmente presente al BP 541. (All. 2J).

3. (U) Il Secondo Luogotenente Nicolas Acosta, Louisiana National Guard, era il capo plotone incaricato del BP 541 il 4 Marzo 2005. (All. 6J).

4. (U) Sergente Sean O'Hara, Louisiana National Guard, si trovava nel veicolo di sorveglianza al BP 541 il 4 Marzo 2005. (All. 8J).

5. (U) Sergente Luis Domangue, Louisiana National Guard, era il secondo artigliere nel veicolo di sorveglianza al BP 541 il 4 Marzo 2005. (All. 5J).

6. (U) Soldato speciale Kenneth Mejia, Louisiana National Guard, era il conducente del veicolo di sorveglianza al BP 541 il 4 Marzo 2005, ed è esperto di salvataggi. (All. 4J).

7. (U) Sergente Michael Brown, New York Army National Guard, funzionario del New York City Police Department era sergente operativo del plotone al BP 541 e comandante del mezzo del veicolo di blocco il 4 Marzo 2005. (All. 7J).

8. (U) Soldato speciale Mario Lozano, New York Army National Guard, artigliere sul veicolo di blocco al BP 541 il 4 Marzo 2005. Era stato artigliere M240B e M249 in precedenti missioni. (All.10J).

9. (U) Soldato speciale Brian Peck, New York Army National Guard, era alla guida del veicolo di blocco al BP 541 il 4 Marzo 2005. (All. 9J).

10. (U) Sergente di Primo Grado Edwin Feliciano, New York Army National Guard, si trovava con il veicolo del comandante della Compagnia il 4 Marzo 2005. (All. 3J).

11. (U) Nicola Calipari era un funzionario italiano del SISMI con il grado di General Maggiore ed aveva l'incarico di mettere al sicuro la Sig.ra Sgrena il 4 Marzo 2005. (All. 104C).

12. (U) Andrea Carpani è un funzionario italiano del SISMI con il grado di Maggiore dei Carabinieri con anni di esperienza di lavoro e di guida nella città di Baghdad. Era alla guida dell'auto coinvolta nell'incidente il 4 Marzo 2005. (All. 104C).

13. (U) Ms. Giuliana Sgrena è giornalista italiana per il quotidiano Il Manifesto. Era stata rapita e tenuta in ostaggio a Baghdad per un mese al momento del suo rilascio la notte del 4 Marzo 2005. (All. 103C).

D. (U) La missione

1. (U) <u>Scopo della missione</u>

(U) La missione della Compagnia A, 1-69 IN il giorno 4 Marzo 2005 era una missione standard, cioè provvedere alla sicurezza lungo la Route Irish. La missione comprendeva la ricerca di IED e VBIED e assicurare che i convogli della coalizione potessero transitare in sicurezza tra la Zona Internazionale e il BIAP. La Compagnia A, 1-69 IN svolgeva questa missione dal 15 Febbraio 2005. Il loro turno normale di pattugliamento era dalle h. 15:00 alle 23:00 tutti i giorni. (All. 137C).

(U) Mentre si trovava in pattuglia, il Capitano Drew ricevette due report BOLO relativi a VBIED via radio, uno per un'auto nera, un altro per un'auto bianca. (All. 74C, 13E, 14E). Passò questa informazione via radio ai suoi subordinati, inclusi il Secondo Luogotenente Acosta, che lo passò alle sue truppe. (Annexes 74C, 77C).

(U) Alle h. 18:43, il Capitano di battaglia dell'1-69 IN ricevette una chiamata dal Capitano di battaglia dell'1-76 FA che chiedeva quanto tempo era necessario per istituire dei posti di blocco lungo la Route Irish. (Annexes 60C, 61C, 3L).
(S//NF) Le avverse condizioni atmosferiche avevano imposto di far viaggiare i VIP via terra anziché con elicottero, e l'Ambasciata aveva fatto richiesta di bloccare l'accesso alla Route Irish per permettere l'operazione. (Allegati 60C, 61C, 3L).
(S//NF) Alle h. 19:00 ca., la Compagnia A, 1-69 IN ricevette un incarico dal suo Battaglione TOC. La Compagnia A fu incaricata di istituire i posti di blocco sulle quattro rampe in direzione ovest lungo la Route Irish per proteggere lo spostamento di un VIP dalla

Zona Internazionale come se si trattasse di un Rhino Bus Run. (Allegati 58C, 133C, 137C).
(U) Alle h. 19:16 il capitano di battaglia dell'1-76 FA chiamò il capitano di battaglia dell'1-69 IN per ordinare a tutti i soldati di dirigersi alle loro posizioni di blocco per il transito dei VIP. (Annex 3L).
(S//NF) Il Capitano Drew, considera la difficile situazione, e decide di posizionare un veicolo del tipo M2 Bradley Fighting ai Checkpoint 542 e 543, e due HMMWVs ciascuno ai Checkpoint 540 e 541. Assegna il Checkpoint 541 ad una squadra condotta dal Secondo Luogotenente Acosta. (Annex 137C).
(U) Alle h. 19:30 ca., il Secondo Luogotenente Acosta arriva al Checkpoint 541 con tre HMMWVs. Trova il Primo Luogotenente Daniels in posizione presso la rampa. Il Secondo Luogotenente Acosta sostituisce il primo Luogotenente Daniels. Poco tempo dopo, il Capitano Drew si accosta nella sua HMMWV, prende un HMMWVs del Secondo Luogotenente Acosta per piazzarlo al Checkpoint 540, e poi parte per accompagnare il Primo Luogotenente Daniels. (Allegato 133C).
(U) Alle h. 19:38, il capitano di battaglia dell'1-69 IN informa il Capitano di Battaglia della 2/10 MTN che tutte le posizioni di blocco sono state istituite. Il Capitano di Battaglia dell'1-76 FA informa il Capitano della 2/10 MTN che i VIP sarebbero partiti da lì a 5-10 minuti ca. (Allegato 2L).
(U) Alle h. 19:45, il convoglio di sicurezza dei VIP NCOIC informa il capitano dell'1-76 FA che il convoglio con i VIP ha lasciato la Zona Internazionale con destinazione Camp Victory. Il capitano della 2/10 MTN ha richiesto di sapere l'ora di partenza del convoglio dei VIP e la composizione dello stesso al capitano del 3ID JOC, poiché non erano in contatto diretto con l'1-76 FA. Nel frattempo, il capitano dell'1-76 FA dà istruzioni al capitano dell'1-69 IN di iniziare il piano di chiusura per la Route Irish. (Annexes 59C, 64C, 2L).
2. (U) Istituzione dei posti di blocco
(U) Le istruzioni date al Secondo Luogotenente Acosta dal Captain Drew riguardavano l'istituzione di una posizione di blocco per facilitare il movimento di un convoglio VIP lungo la Route Irish. (Allegato 77C). Captain Drew ha impartito anche istruzioni riguardo all'importanza della protezione da parte dei militari. (Allegato 74C). Egli pensava di mantenere la posizione di blocco per non più di 15 minuti. (Allegati 74C, 77C).
(U) Il Secondo Luogotenente Acosta piazza I suoi due veicoli per istituire la posizione di blocco. Piazza il veicolo bloccante comandato dallo Staff Sergeant Brown sulla strada, vicino alla curva esterna, in congiunzione con la seconda barriera delle tre barriere Jersey già sul posto sulla rampa. Il Secondo Luogotenente Acosta piazza il veicolo di osservazione presso la terza barriera Jersey, più in prossimità della Route Irish. (Annexes 142K, 143K). Nella loro posizione finale, entrambi i veicoli erano rivolti verso la Route Irish. (Allegato 77C).

(U) Il Secondo Luogotenente Acosta, usando i fattori METT-TC, posiziona i veicoli di modo che stiano lontani dal cavalcavia (una distanza calcolata sulla base di un lancio di granate a mano), una vista chiara del traffico in arrivo, campo di osservazione per il controllo (controllo di eventuali minacce provenienti dagli edifici circostanti), e in modo da permettere sufficiente spazio di manovra perché i veicoli in arrivo potessero fermarsi e girare. (Allegati 77C, 83C).
(U) Il veicolo dello Staff Sergeant Brown era posizionato in modo da impedire al traffico di usare la rampa per accedere alla Route Irish. L'altro veicolo era posizionato in modo da controllare l'area ed anche e bloccare il traffico in entrata sulla rampa in contromano dalla Route Irish. (Allegati 77C, 83C).
(U) Dopo essersi consultato con lo Staff Sergeant Brown, il Secondo Luogotenente Acosta ha istituito la Linea di Allerta presso il sostegno di cemento del cavalcavia di Route Vernon. La Linea di Avvertimento è stata istituita all'altezza del secondo palo della luce del cavalcavia sulla rampa dalla Linea di Allarme. (Allegati 77C, 83C, 16K).
(U) Il Secondo Luogotenente Acosta e lo Staff Sergeant Brown danno informazioni agli artiglieri presso la Linea di Allerta e presso la Linea di Avvertimento e ripetono quando illuminare con il riflettore e quando sparare colpi di avvertimento. (Allegati 77C, 83C).
3. (U) I doveri dei soldati
(U) Il Soldato speciale Peck era il conducente del veicolo di blocco e doveva rimanere seduto al posto del conducente, rivolto a ovest lungo la Route Irish. (Allegati 85C, 130C).
(U) Il Soldato speciale Lozano era l'artigliere nel veicolo di blocco. Doveva rimanere nella torretta, rivolto a nord verso la rampa di entrata e il traffico in entrata. Da quella posizione, doveva azionare un riflettore potente che doveva accendere il più velocemente possibile all'avvicinarsi di un veicolo, anche prima della Linea di Allerta (poteva vedere almeno a 20 mt oltre la Linea di Allerta). (Allegati 77C, 79C, 83C, 134C).
(U) Staff Sergeant Brown, Comandante del veicolo di blocco e sergente operativo del plotone, doveva scendere dal veicolo così da poter occuparsi della sicurezza intorno al suo veicolo. (Allegati 83C, 131C).
(U) Specialist Mejia era il conducente del veicolo di sorveglianza e doveva rimanere al posto del conducente, rivolto a ovest verso la Route Irish. (Allegati 89C, 128C).
(U) Sergeant Domangue doveva essere nella torretta del veicolo di sorveglianza da dove avrebbe maneggiato un puntatore laser. Doveva accendere il puntatore laser su un veicolo non appena lo avesse avvistato, ma non oltre la Linea di Allerta, e avrebbe dovuto concentrare il fascio luminoso dalla parte del conducente sul parabrezza. Doveva mantenere sotto osservazione la zona tra la Route Irish e la rampa di entrata. (Allegati 87C, 129C).

(U) Il Sergeant O'Hara doveva scendere dal veicolo di sorveglianza così da poter provvedere alla sicurezza del suo veicolo. (Annexes 81C, 132C).
(U) Il Secondo Luogotenente Acosta doveva scendere così avrebbe potuto monitorare l'operazione di BP. (Allegati 77C, 133C).
4. (U) Comunicazioni relative alla durata della missione
(U) Il Capitano Drew, il Secondo Luogotenente Acosta, e lo Staff Sergeant Brown erano preoccupati del tempo che i soldati avevano impiegato per eseguire i blocchi a loro assegnati. (Allegati 74C, 77C, 83C). Il Capitano Drew aveva la preoccupazione che lasciare i suoi soldati in posizione statica per più di 15 min. li avrebbe resi vulnerabili a eventuali attacchi. Era anche preoccupato del fatto che non stava eseguendo la sua missione di

pattugliamento in modo adeguato perché i suoi soldati erano fermi alle posizioni di blocco. (Allegato 74C).
(U) Il Capitano Drew controlla con l'1-69 IN TOC almeno due volte cercando di togliere le posizioni di blocco e far tornare i suoi soldati alle loro missioni di pattugliamento. L'1-69 IN TOC, dopo un controllo con la 2/10 MTN TOC, lo informa che il convoglio non era passato e di stare in posizione. (Allegati 74C, 2L).
(U) Alle h. 20:10 il capitano di battaglia della 2/10 MTN chiede il permesso al 3ID TOC di rimuovere le posizioni di blocco fino a 15 min prima del passaggio dei VIP. (Allegato 2L).
(U) Alle h. 20:14 il capitano 3ID TOC informa il capitano della 2/10 MTN che la Compagnia A, 1-69 IN poteva ridurre i posti di blocco fino alle h. 20:18. (Allegato 2L).
(U) Alle h. 20:15 il capitano 2/10 MTN informa il capitano 3ID TOC che i posti di blocco della Compagnia A, 1-69 IN, sarebbero stati mantenuti. (Annex 2L).
(U) Alle h. 20:20 il capitano 2/10 MTN notifica a 1-69 IN di mantenere i posti di blocco. (Allegato 2L).
(U) Alle h. 20:30 il Captain Drew chiede di nuovo di togliere i posti di blocco. Gli viene detto che l'ordine proveniente dalla 3ID non era di rimuovere i posti di blocco, che il convoglio sarebbe arrivato lungo la Route Irish dopo ca. 20 min. e che sarebbe stato composto da quattro HMMWVs e da una Suburban blindata. (Allegati 97C, 3L).
(S//NF) L'1-76 FA riesce a comunicare quanto necessario per i posti di blocco lungo la Route Irish per uno spostamento di VIP dalla Zona Internazionale al BIAP. (Allegati 58C, 59C, 62C, 63C). La scorta di sicurezza con i VIP poteva, cosa che effettivamente fece, comunicare l'ora di partenza e di arrivo al capitano dell'1-76 FA. (Allegati 59C, 64C).

Il convoglio dei VIP lascia la International Zone in quattro HMMWVs (e nessuna Suburban) alle h. 19:45 circa. Giunge al cancello di Camp Victory alle 20:10 (Allegato 59C). Il convoglio raggiunge la sua destinazione a Camp Victory alle h. 20:20 (Allegato 59C). I VIP ritornano alla International Zone in elicottero alle 22:05 circa. La decisione di volare in elicottero per ritornare alla International Zone non fu presa che poco prima della partenza dei VIP e fu dovuta ad un miglioramento nelle condizioni atmosferiche. (Allegati 59C, 64C).
(S//NF) L'1-76 TOC aveva due modi di comunicare con la quarta brigata, la sua sede principale: Voice Over Internet Protocol (VOIP)[2] e FM. Il capitano dell'1-76 FA usava solo VOIP per comunicare con l'1-69 IN, ma ha avuto dei problemi con VOIP, e quindi ha perso il suo unico collegamento con l'1-69 IN, (Allegato 97C). Di conseguenza, il capitano non poteva passare informazioni aggiornate sulla missione di blocco né direttamente all'1-69 IN, né alla 4th Brigade. Non cercò di mettersi in contatto con la 4th Brigade via FM. (Allegato 63C). La 4th Brigade, a sua volta, non era in grado di passare informazioni aggiornate al suo comando maggiore, la 3ID. (Allegato 57C). Similmente, la 3ID non possedeva nuove informazioni da passare al suo comando subordinato, la 2/10 MTN. A sua volta, la 2/10 MTN non era in grado di passare informazioni aggiornate al suo comando subordinato, l'1-69 IN. (Allegati 51C, 52C).
(U) Non esiste prova del fatto che l'1-76 FA abbia inoltrato le informazioni sugli orari di partenza e arrivo dei VIP ad alcuna unità. (Allegati 59C, 63C). Di conseguenza, i soldati della Compagnia A, 1-69 IN, ricevettero l'ordine di rimanere nelle loro posti di blocco.
(U) A parte le annotazioni di servizio, non esistono altre registrazioni scritte di comunicazioni né esistono nastri registrati tra le unità coinvolte relative al coordinamento delle operazioni di blocco della Route Irish la sera del 4 Marzo 2005. (Allegato 6M).

E. (U) L'incidente

(U) Dopo il suo arrivo dall'Italia al BIAP nel tardo pomeriggio del 4 Marzo 2005, e dopo essersi occupato di alcune questioni amministrative, Carpani e Calipari si recarono in un posto di cui non si conosce il nome nel Mansour District di Baghdad. (Allegati 104C, 105C). Alle h. 20:30 circa prendono in consegna la Sig.ra Sgrena e ripartono per tornare al BIAP. (Allegati 103C, 104C, 109C). Durante questo tragitto, entrambi gli agenti fanno alcune telefonate a vari funzionari. (Allegato 104C). Carpani parla principalmente con il suo collega, Castilletti, che li stava aspettando all'esterno del BIAP vicino al Checkpoint 539. Egli (Carpani) aggiorna il Castilletti su dove si trova e prende accordi su come fare all'aeroporto. (Allegato 105C). Il Carpani, che era alla guida, deve rallentare ad un certo punto a causa di un sottopassaggio allagato sulla Route Vernon. (Allegati 103C, 104C). Il Carpani, che aveva esperienza di guida a Baghdad, non aveva pianificato una strada alternativa per arrivare all'aeroporto.

[2] (S//NF) [2] VOIP è una tecnologia che permette di fare telefonate usando una connessione internet a banda larga anziché una normale linea telefonica (analogica).

(Allegati 104C, 105C). Egli stava percorrendo quella che considerava essere la strada più logica per arrivare al BIAP, ma non controllava la velocità. (Allegato 105C). Né lui, né Calipari sapevano che la rampa di entrata nella Route Irish era bloccata. (Allegato 104C). Anzi, Carpani credeva che la strada per l'aeroporto fosse aperta. (Allegato 105C).

(U) Alle h. 20:45 circa i soldati al BP 541 si trovavano nella stessa posizione che avevano assunto fin dalle h. 19:30. Avevano fatto tornare indietro 15-30 veicoli senza problemi, e nessuno di questi era mai andato più di qualche metro al di là della Linea di Allerta. (Allegati 77C, 79C, 81C, 83C, 87C, 132C). Il soldato speciale Lozano si trovava nella sua torretta, il suo (fucile) M240B (si era specializzato su questo tipo di arma proprio cinque giorni prima (Allegato 6G)) puntato all'ingiù alla sua sinistra rivolto verso uno spiazzo erboso con il soldato speciale Peck al posto di guida nel veicolo di blocco. Il soldato speciale Mejia era al posto di guida del veicolo di sorveglianza con il Sergeant Domangue nella torretta. Sergeant O'Hara era seduto sul sedile posteriore del veicolo di sorveglianza, stava pulendo i suoi occhiali di protezione. Staff Sergeant Brown, il sergente operativo del plotone, stava cercando di decidere quanto tempo avrebbero dovuto rimanere in quella posizione. Per fare questo, stava in piedi con il Secondo Luogotenente Acosta vicino al veicolo di sorveglianza, la loro schiena rivolta verso la rampa di entrata. (Allegati 79C, 83C, 128C, 129C, 130C, 131C, 132C, 133C, 134C). Nessuno dei soldati sapeva che gli Italiani stavano arrivando. (Allegati 116C, 117C, 118C, 119C, 120C, 121C, 122C).

(U) Mentre l'auto si avvicina alla rampa di entrata nella Route Irish, Carpani è impegnato al telefono cellulare ad aggiornare Castilletti sulla loro posizione e lo informa che tutto sta procedendo bene. (Allegati 104C, 105C). Nonostante non sia abituato a controllare il tachimetro, Carpani stima che la velocità alla quale è uscito dalla Route Vernon puntando sulla rampa di entrata nella Route Irish sia stata di 70-80 kph. (Allegato 105C). La luce interna dell'auto era accesa fin dal momento in cui avevano recuperato la Sig.ra Sgrena nel Mansour District di Baghdad. (Allegato 104C). Inoltre, Carpani aveva il suo finestrino laterale mezzo aperto così da potersi accorgere di eventuali pericoli. (Allegato 105C). La Sig.ra Sgrena e Calipari sedevano sul sedile posteriore e stavano conversando. (Allegati 103C, 105C). L'atmosfera all'interno dell'auto era un mix di entusiasmo per aver salvato la Sig.ra Sgrena e di tensione perché il compito non era ancora terminato (Allegato 140C).

(U) Alle h. 20:50 circa il soldato speciale Lozano vede un'auto avvicinarsi alla rampa, a circa 140 metri dalla sua posizione. (Annexes 79C, 134C, 144K). Il soldato speciale Lozano, tenendo il riflettore nella mano sinistra, lo dirige sulla vettura prima che questi arrivi alla Linea di Allerta. (Allegati 79C,

85C). In questo momento, Sergeant Domangue vede i fari dell'auto e vede il riflettore che li illumina. Egli fissa quindi il puntatore laser sul parabrezza dell'auto quando questa raggiunge la Linea di Allerta. (Allegati 87C, 129C). Sia il soldato speciale Lozano che il Sergeant Domangue si accorgono che l'auto stava viaggiando ad una velocità superiore ai 50 mph (e più veloce di qualsiasi altro veicolo quella sera). (Allegati 79C, 87C, 129C, 134C).

(U) L'auto attraversa la Linea di Allerta sempre diretta verso la posizione dei soldati senza rallentare. Il soldato speciale Lozano continua a puntare il riflettore e intima gridando al veicolo di fermarsi, uno sforzo inutile, ma una reazione istantanea dovuta al suo particolare addestramento.

(Allegati 85C, 130C). Senza rallentare, la macchina ha proseguito fino al posto di blocco con il riflettore e la luce laser puntati contro. (Allegati 79C, 87C, 129C).

(U) L'auto ha continuato ad avvicinarsi ad alta velocità, arrivando vicino ai soldati più di qualsiasi altro veicolo quella sera. (Allegati 79C, 87C, 129C). Quando la macchina è arrivata al posto di blocco, il soldato speciale Lozano, mentre teneva ancora nella mano sinistra il riflettore, ha usato la destra per fare rapidamente fuoco due-quattro volte in una zona erbosa alla destra del veicolo che stava arrivando (il punto di mira prefissato) come avvertimento. (Allegati 79C, 87C, 125C, 129C, 134C).

(U) Il veicolo ha mantenuto la sua velocità dopo aver superato la Linea di Avvertimento. (Allegati 77C, 79C, 81C, 83C, 129C, 131C, 132C, 133C). Lo Staff Sergeant Brown, un ufficiale di polizia di New York City addestrato nella valutazione della velocità dei veicoli, ha calcolato che la macchina viaggiava a 50 miglia orarie e riteneva che non sarebbe stata in grado di mantenere la strada vicino alla curva a quella velocità. (Allegato 83C). Il soldato speciale Lozano ha lasciato cadere il riflettore, spostando immediatamente la sua arma dalla mano sinistra alla destra, senza dover spostare la torretta per orientarla di fronte all'auto. Impugnata l'arma con entrambe le mani, ha sparato un'altra raffica, dirigendo i colpi da terra dal lato passeggero del veicolo e verso il blocco motore nel tentativo di metterlo fuori uso. (Allegati 77C, 79C, 81C, 83C, 87C, 129C, 131C, 132C, 133C). I colpi hanno raggiunto la fiancata destra e la parte anteriore dell'auto, hanno fatto sgonfiare la gomma anteriore sinistra e fatto scoppiare i finestrini laterali. (Allegati 104C, 105C, 132C, 1I).

(U) Carpani ha reagito dicendo al telefono "ci stanno attaccando", senza sapere chi gli stava sparando. (Allegati 103C, 104C, 105C). Ha schiacciato i freni, si è rannicchiato nel lato sinistro dell'auto e ha lasciato cadere il telefono. (Allegati 104C, 105C). Lo specialista Lozano ha smesso di far fuoco quando ha visto l'auto rallentare e cominciare a fermarsi. Erano trascorsi all'incirca quattro secondi fra i primi spari e gli ultimi, e non più di sette da quando l'auto aveva attraverso la Linea di Allerta fino a fermarsi. (Allegati 77C, 79C, 81C, 83C, 87C, 129C, 131C, 132C, 133C, 134C). L'auto si è fermata vicino alla metà della rampa di entrata, così che la prima barriera Jersey si trovava allineata rispetto al veicolo fra le portiere anteriori e posteriori. (Allegati 79C, 83C, 105C).

F. (U) Avvenimenti successivi all'incidente

(U) Una volta che la macchina si è fermata, Carpani è sceso con le mani alzate, tenendo il cellulare in una mano, e ha detto ai soldati che era dell'ambasciata italiana. (Allegati 77C, 79C, 81C, 83C, 85C, 104C, 130C, 131C, 132C, 133C, 134C). Il Secondo Luogotenente Acosta, lo Staff Sergeant Brown, il Sergente O'Hara, e il soldato speciale Peck si sono avvicinati all'auto con le armi alzate e hanno rassicurato il conducente. (Allegati 130C, 131C, 132C, 133C). Il sergente maggior Brown gli ha dato qualche colpetto per tranquillizzarlo e gli ha chiesto se c'erano altri passeggeri nella vettura. Carpani ha detto che ce n'erano altri due e che c'era un'arma sul sedile anteriore e un'altra era addosso all'uomo seduto sul sedile posteriore. Ha avvisato lo Staff Sergeant Brown che entrambe le armi avevano dei proiettili nel caricatore. Allora il sergente maggiore Brown ha fatto allontanare
Carpani di circa 10 metri dal veicolo e verso il lato della strada per interrogarlo ed esaminarlo. Dopo aver requisito per un controllo i cellulari e i badge d'identificazione di Carpani e Calipari, lo Staff

Sergeant Brown ha restituito gli oggetti a Carpani. A un certo punto lo Staff Sergeant Brown ha ordinanto che la vettura, che continuava a muoversi, venisse parcheggiata. (Allegati 83C, 105C).
(U) Il sergente O'Hara e il Secondo Luogotenente Acosta hanno perquisito il veicolo. (Allegati 77C, 81C). Il Secondo Luogotenente Acosta ha ordinato al Sergente Domangue di informare il Capitano Drew e di mandare il soldato speciale Mejia con il suo kit di pronto soccorso. Il soldato speciale Mejia è arrivato alla vettura e ha trovato Calipari gravemente ferito. Il soldato speciale Mejia riuscito a fasciare la ferita di Calipari, ma questi, qualche minuto dopo, è morto. Anche il soldato speciale Peck ha cercato di assistere Calipari. È poi ritornato al veicolo di blocco e ha dato il cambio al soldato speciale Lozano nella torretta per permettergli di riprendersi. (Allegato 85C, 130C). Lo specialista Mejia ha poi rivolto la sua attenzione alle ferite della signora Sgrena. (Allegato 89C, 128C). Ha cercato di farle un'endovena, ma gli aghi che aveva erano troppo grossi. Nel frattempo, il sergente O'Hara ha bendato la ferita alla spalla della signora Sgrena. (Allegati 128C, 132C).
(U) Poi è arrivato sulla scena il capitano Drew insieme al soldato speciale Silberstein, un medico qualificato. (Allegati 127C, 128C, 133C, 134C). Il soldato speciale Silberstein ha esaminato la signora Sgrena e ha proceduto al trattamento del suo stato di shock. Ha poi confermato che Calipari era morto. (Allegato 127C). Il capitano Drew ha esaminato la situazione, trasmettendo al suo comando tutte le informazioni disponibili e ordinando il trasferimento delle vittime al Combat Support Hospital (CSH) nella Zona Internazionale per il trattamento delle loro ferite. Ha inoltre richiesto un'ambulanza per il corpo di Calipari. (Allegati 74C, 133C, 137C). La Signora Sgrena stata caricata sul veicolo di blocco, proseguendo poi alla volta del CSH con il veicolo di sorveglianza che li seguiva dato che gli automezzi militari statunitensi non viaggiano da soli. (Allegati 127C, 128C, 129C, 130C, 132C, 133C). Carpani è stato trasportato successivamente con un altro veicolo da un altro componente della pattuglia del capitano Drew. (Allegato 136C). Tutto l'equipaggiamento presente nel veicolo prima della sparatoria è stato restituito a Carpani in un secondo momento. (Allegato 4M).
(U) Prima che Carpani venisse trasportato al CSH, ha fatto almeno sette telefonate con il suo cellulare. Ha cercato di chiedere come stavano i suoi compagni, senza riuscire ad avere una risposta. (Allegati 104C, 105C). Il sergente di prima classe Feliciano è arrivato con il capitano Drew e ha scoperto che Carpani parlava spagnolo come lui. Ha potuto informare Carpani sulle condizioni dei suoi compagni. (Allegato 91C)
(U) Carpani ha detto al sergente di prima classe Feliciano chi era la Signora Sgrena e che lui stava cercando di raggiungere l'aeroporto. Ha detto al sergente di prima classe Feliciano che ha sentito degli spari provenienti da un punto non preciso e che, preso dal panico, ha iniziato ad accelerare, cercando di arrivare all'aeroporto il più presto possibile. Carpani ha detto inoltre al sergente di prima classe Feliciano che aveva continuato a procedere velocemente lungo la rampa e che aveva fretta di arrivare all'aeroporto. (Allegati 91C, 136C).

(U) Carpani ha avuto un leggero capogiro e il sergente di prima classe Feliciano è andato a prendergli dell'acqua. Carpani continuava a far telefonate. Ha contattato Castilletti che ha chiesto del Capitano Green al telefono. Carpani ha chiesto poi al Capitano Drew di parlare con il Capitano Green. Carpani ha continuato a insistere che voleva andare all'aeroporto. Dopo una delle telefonate, però, ha detto che doveva andare all'ospedale dove era stata portata la Signora Sgrena. (Allegato 91C).
(U) Attraverso canali del comando era stato denunciato l'incidente, e il comando generale, 3ID, aveva ordinato un'immediata indagine/inchiesta preliminare del comandante sull'incidente. Prima che l'investigatore arrivasse sulla scena, i veicoli blindati coinvolti nell'incidente erano partiti per il CSH e la vettura era stata spostata nel tentativo di sgombrare il sito, in modo che la rampa potesse essere riaperta. Il comandante, 2/10 MTN, è arrivato sul posto circa due ore dopo l'incidente e ha ordinato che l'automobile venisse rimessa nella posizione in cui si era fermata per facilitare l'inchiesta quanto più possibile. (Allegato 65C).

G. (U) Prove investigative

1. (U) Relazione del 5 marzo 2005

(U) Fotografie della scena dell'incidente sono state scattate nelle ore successive all'accaduto dal personale della Combat Camera, che seguiva le raccomandazioni del personale del CID (divisione investigazioni criminali). (Allegati 32K – 69K). La posizione esatte dei tre veicoli coinvolti nell'incidente non ha potuto essere stabilita in quanto due HMMWV erano stati spostati per trasportare la Signora Sgrena al Combat Support Hospital e l'auto era stata mossa mentre si cercava di pulire il posto. (Allegato 5I).

2. (U) Relazione dell'11 marzo 2005

(U) L'investigazione legale della scena dell'incidente condotta il mattino dell'11 marzo 2005 ha fornito le seguenti misurazioni delle distanze fra punti importanti sulla base di rilievi satellitari[3]:

- (U) Veicolo di blocco rispetto alla Linea di Allerta B – 389 piedi, 7 pollici (118,8 metri)
- (U) Veicolo di blocco rispetto alla Linea di Avvertimento – 272 piedi (82,9 metri)
- (U) Veicolo di blocco rispetto al punto di arresto del veicolo fuori uso– 125 piedi (38,1 metri)
- (U) Punto di arresto del veicolo fuori uso rispetto alla Linea di Allerta – 147 piedi (44,8 metri)

(U)[3] La posizione della Toyota è stata stabilita da fotografie scattate prima che venisse spostata per pulire la zona. La posizione del veicolo di blocco è stata stabilita dalle letture dei satelliti GPS fornite dall'ufficiale per l'inchiesta preliminare in base alle dichiarazioni dei testimoni sulla sua posizione al momento dell'incidente.

- (U) Punto d'arresto del veicolo fuori uso rispetto alla Linea di Allerta – 264 piedi, 7 pollici (80,7 metri)
- (U) Linea di allerta rispetto alla Linea di Avvertimento – 117 piedi, 7 pollici (35,9 metri)

(Allegati 5I, 143K).

3. (U) Relazione del 14 marzo 2005

(U) Un esame legale della macchina è stato effettuato dopo la sua rimozione dalla scena. Questa analisi ha rivelato 11 fori d'entrata di proiettili. Coincidevano con proiettili da 7,62 mm. Tre proiettili avevano perforato la parte anteriore della macchina all'altezza del paraurti, il fanale anteriore destro e il paraurti destro. Due proiettili avevano perforato il parabrezza. Sei avevano perforato la fiancata destra, la portiere destra, il finestrino della parte anteriore destra e quello posteriore del passeggero. Non sono stati rilevati fori di proiettili o danni da colpi di rimbalzo nel telaio dell'auto. (Allegato 1I).

(U) L'analisi della traiettoria ha dimostrato che tutti gli 11 proiettili provenivano da un unico punto d'origine. La distanza effettiva dalla macchina alla mitragliatrice potrebbe non essere determinata in modo definitivo a causa di diverse variabili: il grado della curva e della curvature della carreggiata, depressioni o elevazioni del terreno, il movimento laterale della macchina, il tempo di reazione umana, la modulazione della velocità e della frenata del conducente; una gomma a terra e il movimento laterale e verticale della mitragliatrice. La situazione di sicurezza nel luogo dell'incidente ha impedito agli investigatori di visitare la scena. (Allegato 1I).

4. (U) Dati campione del traffico sul punto base (PB)541

(U) Venerdì, 25 marzo 2005, un operatore radar qualificato ha raccolto dati campioni del traffico sul BP 541. Dalle ore 18:09 alle ore 18:24 ore sono stati cronometrati 27 veicoli. La velocità media alla Linea di Allerta era di 44 miglia orarie. La velocità media all'inizio della curva della rampa di entrata era di 24 miglia orarie. Dalle ore 19:56 alle ore 20:15, sono stati cronometrati 30 veicoli. La velocità media alla linea di allerta era di 26 miglia orarie. La velocità media all'inizio della curva della rampa era di 26 miglia orarie. Diversamente dalla notte dell'incidente, che era anche un venerdì, la strada era asciutta durante la raccolta di questi dati. (Allegato 1M).

5. (U) Numero di colpi

(U) La scatola delle munizioni nel veicolo di blocco conteneva all'origine 200 colpi. Nella scatola di munizioni dell'M240B ne restavano 142. Non sono stati raccolti bossoli. Undici colpi hanno colpito il veicolo. L'arma ha fatto fuoco in sette occasioni precedenti usando la stessa cassetta di munizioni. Pertanto, non possono essere stati sparati più di altri 40 colpi. (Allegati 85C, 99C).

H. (U) Conclusioni

(U) Il Secondo Luogotenente Acosta è stato costretto per questioni di tempo a istituire il BP rapidamente e si aspettava che la posizione venisse mantenuta per un periodo molto limitato, cioè non più di 15-20 minuti. Inoltre, il posto si trovava in una curva stretta, il che ha fatto sì che il Secondo Luogotenente Acosta facesse scelte non proprio ottimali per quanto riguarda il posizionamento dei veicoli. Inoltre, il Secondo Tenente Acosta ha considerato e impiegato in modo adeguato i fattori METT-TC per decidere dove piazzare i suoi due veicoli, in modo da creare una distanza fra i veicoli, da proteggere le forze militari, offrire una visuale di sorveglianza e un punto di vista nitido per l'operatore del riflettore. Sono stati allontanati senza incidenti dai 15 ai 30 veicoli sulla base del modo in cui era stato istituito il posto di blocco. (Allegati 77C, 79C, 81C, 83C, 87C, 1F, 2F, 3F).

(U) Al momento dell'incidente nel BP 541 c'erano soltanto da due HMMWV e sette militari americani. Sia il veicolo di blocco che quello di sorveglianza erano posizionati sulla rampa di entrata, di fronte alla Route Irish. Non c'erano altri veicoli o soldati nelle immediate vicinanze del BP 541 e il BP non poteva essere scorto da altri BP sulla Route Irish. (Allegati 77C, 79C, 81C, 83C, 85C, 87C, 89C, 117C, 118C, 119C, 120C, 121C, 122C, 123C, 124C).

(U) La soglia di attenzione dei Soldati era particolarmente alta a causa dei due BOLO relativi a VBIED, uno per un'auto nera, un altro per un'auto bianca. (Allegati 74C, 77C, 13E, 14E). Dato il numero di veicoli che erano stati fermati e rimandati indietro, e questo senso di allerta dovuto ai VBIED è altamente improbabile che il soldato speciale Lozano non stesse prestando attenzione. Inoltre, Lozano aveva appena occupato la posizione, in sostituzione del soldato speciale Peck, per assicurare che ci fosse un ricambio di persone con gli occhi riposati nella torretta. (Allegati 79C, 85C). La rotazione di personale qualificato dentro e fuori la torretta per mantenere alta l'attenzione è stata una saggia decisione da parte del comando del BP 541.

(U) Le procedure di rilevamento inadatte alla battaglia (comunicazioni, postazioni logistiche e scambio di informazioni) all'1-76 FA TOC hanno comportato che la Compagnia A, 1-69 IN, venisse lasciata nelle sue posizioni di blocco più a lungo del previsto. La notte del 4 marzo era stata l'ultima notte del Left Seat Ride per l'1-76 FA e il 4-5 marzo 2005 è stato il primo giorno a pieno servizio dell'unità. (Allegati 59C, 63C, 97C).

(U) Il faro e il puntatore laser verde sono risultati efficaci per fermare e far tornare indietro i veicoli prima che la macchina con gli Italiani arrivasse alla rampa di ingresso. Molti veicoli, tuttavia, hanno fatto stridere le gomme quando si sono fermati. Mentre risultano efficaci per compiere la missione, il riflettore e il puntatore laser possono non essere il sistema migliore dal punto di vista dei civili. (Allegati 77C, 79C, 81C, 83C, 87C, 132C)

(U) Il soldato speciale Lozano non ha fatto cadere il riflettore finché non ha sparato i colpi d'avvertimento, prendendo poi immediatamente con le due mani l'arma quando ha sparato i colpi per mettere fuori uso la vettura. (Allegati 79C, 83C, 85C, 87C).

(U) Lo specialista Lozano ha illuminato la vettura con il riflettore prima che raggiungesse la Linea di allerta, ha sparato dei colpi di avvertimento quando essa ha raggiunto la Linea di Avvertimento e ha sparato al veicolo nel tentativo di metterlo fuori uso immediatamente dopo che ha superato la Linea di Avvertimento. (Allegati 79C, 87C, 129C, 134C).
(U) Il soldato speciale Lozano è stato l'unico a usare la sua arma per fare fuoco. (Allegati 77C, 79C, 81C, 83C, 85C, 87C, 89C).
(U) L'auto stava viaggiando a circa 50 miglia orarie quando ha superato la Linea di Avvertimento. (Allegato 83C).
(U) Carpani non ha frenato finché i proiettili non hanno iniziato a colpire l'auto. (Allegati 104C, 105C).
(U) Considerati la velocità ciclica del fuoco dell'M240B, l'esperienza del soldato speciale Lozano con l'arma e il fatto che l'auto è stata colpita soltanto da 11 colpi e che soltanto cinque di questi si sono conficcati nella parte frontale dell'auto, è altamente improbabile che siano stati sparati dei colpi dopo che la macchina si era fermata. (Allegati 79C, 6G, 1I, 3M).
(U) Sia i veicoli di blocco che di sorveglianza sono stati spostati dopo l'incidente, come disposto dal Capitano Drew per trasportare la signora Sgrena al Combat Support Hospital. I due veicoli servivano a garantire la sicurezza durante lo spostamento in ospedale. (Allegati 74C, 77C).
(U) L'artigliere si è conformato alle Rules of Engagement. Dopo aver usato il riflettore e aver ritenuto il veicolo in arrivo una minaccia, il soldato ha fatto fuoco per bloccarlo e non intendeva nuocere a nessuno nell'auto. (Allegati 79C, 83C).
(U) Si sono verificati una serie di eventi non in correlazione che hanno avuto un ruolo nell'incidente. Questi sono stati: (1) il cattivo tempo ha indotto un VIP a percorrere la Route Irish quella sera invece di usare il metodo preferito di trasporto con l'elicottero; (2) problemi di comunicazione hanno coinvolto un'unità nuova all'AOR, con la conseguenza che i soldati sono stati lasciati in posizione più del previsto; (3) il recupero della signora Sgrena è stato posticipato di giorno in giorno, per diversi giorni, fino al 4 marzo 2005; (4) gli italiani non sapevano che i soldati erano sulla rampa e non si aspettavano blocchi stradali; e (5) i soldati non sapevano che gli italiani stavano andando al BIAP. (Allegati 51C, 52C, 57C, 59C, 60C, 61C, 63C, 97C, 104C, 105C, 107C, 109C, 116C, 117C, 118C, 119C, 120C, 121C, 122C).
(U) Carpani guidava più velocemente di qualsiasi altro veicolo osservato dai soldati quella sera. Non si fermato quando ha visto il riflettore, perché non si aspettava un posto di blocco. Inoltre, aveva molte distrazioni, fra cui parlare al telefono mentre guidava, ascoltare la conversazione nel sedile posteriore, cercare di sentire eventuali minacce, guidare su una strada bagnata, concentrarsi sui compiti da svolgere, la necessità di arrivare all'aeroporto e l'atmosfera eccitata e piena di tensione nella macchina (Allegati 104C, 105C, 125C, 140C). Ognuno di questi fattori può avere influito sul suo tempo di reazione.

I. (U) Raccomandazioni

(S//NF) Si raccomanda al Force Protection Working Group di considerare l'uso di ulteriori misura non letali (per es., strisce chiodate, dossi provvisori per il rallentamento della velocità e cavi) da collocare per rallentare o far fermare veicoli prima di ricorrere alle armi per metterli fuori uso. Lo scopo è di fornire quante più opzioni non letali è possibile prima di chiedere a un soldato di ricorrere alle armi da fuoco
(U) Si raccomanda che il Force Protection Working Group, insieme all'MNC-I Operating Information, diffonda una campagna di informazione pubblica/di servizio per informare tutti gli autisti delle loro responsabilità per il comportamento che assumono quando si avvicinano e quando sono ai checkpoint della coalizione. Questa informazione può essere affissa su pannelli o tabelloni negli aeroporti e altri centri principali di trasporto, come pure diffusa tramite opuscoli da distribuire nelle varie sedi, incluse

agenzie per il noleggio di auto e punti di controllo alle frontiere. Questa campagna di responsabilizzazione pubblica promuoverà operazioni sicure puntando sulla reciproca fiducia, cooperazione e fiducia nelle forze di coalizione e nei cittadini iracheni nonché sottolineando in modo formale le aspettative riguardo al comportamento dei guidatori nell'AOR.
(U) Si raccomanda al Force Protection Working Group di considerare i seguenti punti quando sviluppano i SOP del MNC-I per le operazioni ai TCP:
• (S//NF) Segnali diversi per ECP, TCP e BP. Per esempio:
    o (S//NF) Strada chiusa – Vietato l'accesso (per BP).
    o (S//NF) Checkpoint della coalizione avanti – Procedere lentamente e seguire le direzioni (per TCP).

(U) I segnali scritti in arabo e inglese devono incorporare, se possibile, anche i simboli internazionali per agevolare i cittadini stranieri quando iniziano a operare in Iraq.
• (S//NF) Checkpoint molto visibile e rapidamente operabile e segnali di avvertimento di blocco stradale per soldati in perlustrazione.
• (S//NF) Norme riguardo quando e come usare riflettori e laser.
• (S//NF) L'uso di segnali a mano in alternativa a quelli a mano e a braccio.

(U) Si raccomanda un controllo di postazioni TCP frequentemente installate per considerare l'impiego di segnali permanenti su cavalcavia autostradali che avvertano i guidatori che possono esserci checkpoint nelle vicinanze (per es., "Possibile Checkpoint Avanti – Prossima Uscita").
(S//NF) Si raccomanda una valutazione della tecnica corrente che prevede che l'artigliere operi sia il riflettore che l'arma nella torretta del veicolo. Questo consentirà un tempo di reazione superiore e semplificherà i compiti e le responsabilità dell'artigliere.

(U) Si raccomanda inoltre di passare a segnali di allerta più funzionali per i guidatori, passando per es. a dispositivi come luci di segnalazione rotanti e sirene al posto di riflettori come primi strumenti di avvertimento.
(U) Si raccomandano periodici controlli delle procedure Right Seat/Left Seat Ride Relief in Place, basandosi su:
• (S//NF) Trasferimento di autorità fra unità (prima e dopo).
• (S//NF) Cambiamento dell'equipaggiamento MTOE.
• (S//NF) Significativi cambiamenti dell'ambiente operativo.

(S//NF) Questi controlli assicureranno il rigore nel rafforzamento delle norme e dei compiti essenziali in accordo con le SOP esistenti. Si raccomanda inoltre l'applicazione da parte dell'MSC di programmi di certificazione per le procedure "Right Seat/Left Seat Ride", in cui i comandanti uscenti certificano la capacità delle unità in arrivo di svolgere i compiti richiesti prima del TOA. Questo assicurerà che soldati e superiori possano eseguire adeguatamente incarichi nel rispetto dello standard e comprendano le ragioni di incarichi che divergono dalle procedure stabilite, conseguentemente a qualche recente cambiamento.
(S//NF) Si raccomanda ai comandanti dell'MSC di esaminare l'MNF FRAGO 1269/5 del 4 dicembre 2005 con comandi subordinati per garantire rapporti precisi sui fratricidi e investigazioni di fratricidi. Si raccomanda caldamente l'impiego di Rapid Response Teams (SJA, PAO, PMO, CID, Safety, ecc.) per dare supporto al comandante sul campo.
(U) Si raccomanda lo sviluppo di una guida di riferimento per la procedura post-incidente in caso di vittime per aiutare gli ufficiali subalterni a preservare in modo accurato la scena dell'incidente per quanto più tempo possibile e per quanto consentito dalla situazione tattica.

(S//NF) Alcuni informazioni fondamentali potrebbero essere:

- (S//NF) Diagramma della scena per includere lo schema esatto delle postazioni del personale/equipaggiamento, inclusi.
- (S//NF) Quantità di munizioni usate.
- (S//NF) Foto digitali.
- (S//NF) Cronologia degli avvenimenti.
- (S//NF) Personale coinvolto nell'incidente.
- 38 • (S//NF) Personale sul luogo al momento dell'incidente.

- (S//NF) Permesso di smobilitare o rimuovere equipaggiamenti.

(U) Si raccomanda di non procedere ad azioni disciplinari nei confronti di soldati coinvolti nell'incidente.
(U) Si raccomanda che questo rapporto venga fatta circolare fra tutti i principali ufficiali subalterni MNC-I perché lo usino come strumento di esame post-azione.

V. COORDINAMENTO

A. (U) Introduzione

(U) Questa sezione riguarda lo stato di coordinamento con l'MNF-I, l'MNC-I, e le loro unità subordinate riguardo il recupero e il trasporto della signora Sgrena il 4 maggio 2005. Inoltre, viene esaminato il ruolo svolto dal Capitano Green in questo incidente.

B. (U) Coinvolgimento MNF-I/MNC-I

(U) Quando ci si sposta attraverso uno spazio di battaglia di un'altra unità in una zona di combattimento, è necessario il coordinamento con le forze nell'area per una consapevolezza della situazione e, cosa più importante, per evitare contrasti dei movimenti delle unità, posizionamento e operazioni. Per esempio, la 2/10 MTN è stata coordinata con successo e ha eseguito spostamenti e operazioni precedenti di unità e forze non assegnate alla loro AOR. L'unità aveva agito in coordinamento, talvolta con un preavviso relativamente breve, con numerose unità speciali operative aggiunte, unità per missioni speciali e unità tattiche speciali prima del 4 marzo 2005, senza alcun incidente. (Allegato 65C).
(U) Per stabilire chi o quale organizzazione fosse a conoscenza dell'operazione di recupero e di trasporto della Sgrena, sono state richieste dichiarazioni giurate a ufficiali militari che ricoprono posizioni chiave all'interno di MNF-I, MNC-I, e alle loro unità subordinate che, per la loro funzione, potevano aver avuto accesso a informazioni riguardo questa operazione. È stata rilasciata anche una dichiarazione dal consigliere militare politico presso l'ambasciata U.S.A. di Baghdad. I risultati sono riportati qui di seguito:

- (U) Nessuno dell'ambasciata americana, incluso il consigliere militare politico, era a conoscenza dell'operazione Sgrena fino a quando non si è si è verificato l'incidente con la sparatoria. (Allegato 114C).
- (U) Nessuno all'interno del comando MNF-I era a conoscenza dell'operazione Sgrena fino a quando non si è si è verificato l'incidente con la sparatoria. (Allegati 1C to 27C).
- (U) Nessuna, tranne un'eccezione riportata sotto, all'interno del comando MNF-I era a conoscenza dell'operazione Sgrena fino a quando non si è si è verificato l'incidente con la sparatoria. (Allegati 28C to 43C).
- (U) Nessuno all'interno del comando della 3ID era a conoscenza dell'operazione Sgrena fino a quando non si è si è verificato l'incidente con la sparatoria. (Allegati 44C to 56C).
- (U) Nessuno all'interno del 4 BCT era a conoscenza dell'operazione Sgrena fino a quando non si è si è verificato l'incidente con la sparatoria. (Allegato 5M).

• (U) Nessuno all’interno del comando dell’1-76 FA era a conoscenza dell’operazione Sgrena fino a quando non si è si è verificato l’incidente con la sparatoria. (Allegati 58C to 63C).

• (U) Nessuno all’interno del comando della 2/10 MTN era a conoscenza dell’operazione Sgrena fino a quando non si è si è verificato l’incidente con la sparatoria. (Allegati 65C to 71C).
• (U) Nessuno all’interno del comando dell’1-69 IN era a conoscenza dell’operazione Sgrena fino a quando non si è si è verificato l’incidente con la sparatoria. (Allegati 72C, 96C to 99C).
• (U) Nessuno all’interno del posto di comando del BIAP era a conoscenza dell’operazione Sgrena fino a quando non si è si è verificato l’incidente con la sparatoria. (Allegato 110C).
• (U) Nessuno all’interno del gruppo di lavoro per gli ostaggi era a conoscenza dell’operazione Sgrena fino a quando non si è si è verificato l’incidente con la sparatoria. (Allegato 126C).
• (U) Nessuno con la compagnia A, 1-69 IN, era a conoscenza dell’operazione Sgrena fino a quando non si è si è verificato l’incidente con la sparatoria. (Allegati 76C, 78C, 80C, 82C, 84C, 86C, 88C, 90C, 92C).

(U) Quindi, si può affermare che le forze militari statunitensi erano totalmente all’oscuro del recupero e del trasporto della signora Sgrena il 4 marzo 2005 fino a quando non si è si è verificato l’incidente con la sparatoria.

C. (U) Capitano Green

(U) Il Capitano Green (USA) è l’aiutante di campo del Maggior generale Mario Marioli (ITAR), DCG, MNC-I. (Allegato 107C). Il 28 febbraio 2005, il Capitano Green sapeva che un gruppo di VIP italiani sarebbe arrivato al BIAP. La data del loro arrivo era stata rimandata più volte. Sapeva che i VIP sarebbero intervenuti per sbloccare la situazione di ostaggio della Sgrena. Il Capitano Green non sapeva altro oltre questo (Allegati 107C, 109C).
(U) All’incirca alle ore 13.30 del 4 marzo, il Capitano Green, il Luogotenente Colonello Zarcone (ITAR), e un PSD sono partiti per il BIAP, arrivando circa alle 13.50. Il Maggiore Generale Marioli e un altro PSD sono arrivati poco dopo. (Allegato 107C). L’aereo è arrivato infine alle 16.26. (Allegato 1H). Sono scesi undici passeggeri, che sono stati immediatamente portati al Al Faw Palace a Camp Victory. Qui sono stati rilasciati badge di sicurezza a cinque dei VIP. (Allegati 106C, 107C).
(U) Il Capitano Green ha accompagnato tre VIP italiani, il Maggiore Generale Marioli, e due PSD in tre auto in una località a circa un chilometro dopo il checkpoint 539 sulla Route Irish. Due italiani se ne sono andati diretti a Baghdad. Il resto del gruppo ha atteso sul posto per breve tempo, ritornando poi a Camp Victory, ripassando per il checkpoint 539. Il Maggiore Generale Marioli non voleva che il Capitano Green ritornasse al checkpoint 539, ma il Capitano, e il suo aiutante di campo, ha insistito dicendo che la sua presenza era necessaria come interfaccia con le forze di sicurezza statunitensi nella zona. (Allegati 100C, 106C, 107C).

(U) Circa alle ore 20.30, il Maggiore Generale Marioli ha raggiunto il Capitano Green e gli ha chiesto come andava e se il Luogotenente Colonnello Zarcone gli aveva detto cosa stava succedendo. Il Capitano Green disse di no, ma sospettava che ci fosse qualcosa che riguardava la giornalista italiana. Il Maggiore Generale Marioli disse "Si, ma è meglio che nessuno lo sappia". Il Capitano Green prese questo come un ordine da parte di un ufficiale generale di non passare l'informazione a nessuno. (Allegato 109C). Inoltre, il Maggiore Generale Marioli non intendeva, secondo il Capitano Green, intraprendere alcuna azione sulla base di quella informazione. Egli disse soltanto al Capitano Green che non si sarebbe sorpreso di vedere arrivare la signora Sgrena. (Allegato 100C).
(U) Circa 20 minuti dopo, è arrivata una telefonata al terzo VIP italiano nel luogo vicino al checkpoint 539. La telefonata dava notizie della sparatoria. Il Capitano Green ha preso contatto con il personale americano in un veicolo da combattimento Bradley nelle vicinanze e ha avuto conferma della notizia della sparatoria. Il Capitano Green, successivamente, è riuscito a parlare con il Capitano Drew al BP 541. Il Capitano Green ha discusso la questione con il Capitano Drew e ha comunicato al Maggiore Generale Marioli che la cosa migliore per loro era tornare a Camp Victory, poiché i feriti erano stati trasportati al Combat Support Hospital nella Zona Internazionale. (Allegato 107C). Il Maggiore Generale Marioli ha apprezzato molto gli sforzi di coordinamento del Capitano Green dopo la sparatoria. (Allegato 100C).
(U) Il Capitano Green non era informato del recupero e del trasporto della signora Sgrena fino a poco prima che si verificasse l'incidente al PB 541. (Allegato 109C). Non ci si aspettava che avviasse qualche azione al riguardo, in quanto si trattava di una questione nazionale italiana, e dato che non era neppure in una posizione di autorità da poterlo fare. (Allegato 100C). Ha obbedito a un ordine del Maggiore Generale Marioli. (Allegato 109C).

D. (U) Conclusioni

(U) Nessun militare statunitense all'interno delle MNF-I, del MNC-I (per includere il Capitano Green), e delle unità subordinate era stato informato dal governo italiano che la missione di salvataggio dell'ostaggio sarebbe avvenuta il 4 marzo 2005. (Allegati 1C a 56C, 58C a 63C, 65C a 72C, 76C, 78C, 80C, 82C, 84C, 86C, 88C, 90C, 92C, 96C a 99C, 110C, 114C, 126C, 7M).
(U) L'assenza di coordinamento con il personale americano è stata una decisione consapevole da parte degli italiani, in quanto consideravano il recupero dell'ostaggio una missione dei servizi segreti e una questione nazionale. (Allegato 100C).
(U) In base ai precedenti sforzi di coordinamento perfettamente riusciti da parte della 3ID e della 2/10 MTN in collaborazione con organizzazioni di diverse agenzie al di fuori della loro catena di comando, è chiaro che sebbene l'operazione di recupero dell'ostaggio sia riuscita, un coordinamento a priori poteva evitare questa tragedia. L'Iraq è un ambiente ostile, cioè una zona da combattimento, e quanto più si usa il coordinamento per aumentare la consapevolezza della situazione di quelli che operano nella zona di combattimento, tanto meglio è per tutti gli interessati. (Allegato 65C).